

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 8 DECEMBER 2016 ÄRGÅNG 5

TEMA PIRATER

Han blev tagen som gisslan

NY FORSKNING

Intendenturens roll i säkerhetsarbetet

PRISAD BOK

Slavhandeln med svenska sjömän

ECKERÖLINJEN

POPULÄRT FÖR SINA TEMABUFFÉER



Redarna måste ta sitt ansvar!

DECEMBER

Sjöbefälsföreningen har som tidigare rapporterat sagt upp kollektivavtalen med Almega och Sarf men än så länge har inga förhandlingar inletts. Vi har dock börjat diskutera löner och allmänna villkor för våra filippinska befäl, det vill säga TAP-avtalen. Rapporter om vad som händer i kommande förhandlingar kommer att läggas ut, självklart i våra nyhetsbrev och tidskriften, men framförallt löpande på vår hemsida.

Vi rekommenderar er att redan nu gå



MIKAEL HUSS

in på nätet och besöka vår omarbetade hemsida. Den presenteras på sidan 5 i detta nummer av tidskriften. Gå in och pröva er runt, det kanske kan finnas en ledig vecka i något av fritidshuset precis när det skulle passa er. Även tidskriften har uppdateras med en annan papperskvalitet. Vi hoppas att ni uppskattar båda dessa nyheter.

I vår omvärldsbevakning kan vi konstatera att trots allt arbete som både ITF och ILO lagt ner för att bland annat få fram MLC-konventionen så finns det många redare som inte uppfyller alla krav, vare sig det gäller sociala förmåner eller rena lönefrågor.

Under SAN-konferensen, se artikel på nyhetssidorna, berättade årets SAN-pristagare Håkan André om sitt och andra ITF-inspektörers arbete med att kontrollera efterlevnaden av olika internationella överenskommelser för att genomskåda eventuell dubbel bokföring och innehållna löner. De största problemen idag upplevs komma från fartyg med besättningar från länderna som sprungit ut från forna Sovjetunionen, men det är tyvärr inte begränsat till dessa. En stor arbetslöshet och oseriösa redare/bemanningsbolag pressar sjömännen att ta jobb till löner långt under etablerade standarder.

Det märkliga med detta kontrollarbete är att det så gott som uteslutande utförs av de fackliga organisationerna, det vill säga arbetstagarrepresentanter.

Vi anser att även redarrepresentanter borde engagera sig i denna osunda och i många fall olagliga verksamhet, för att alla ska kunna konkurrera på lika nivå. Från vår synvinkel är det anmärkningsvärt att nästan samtliga redare stillatigande kan acceptera att en kollega medvetet fuskar och använder sig av olagliga metoder för att skapa sig konkurrensfördelar. Den seriöse redaren blir ju minst lika

lidande som de utnyttjade sjömännen av dessa arbetsgivarkollegor.

Våra myndigheter har ett ansvar att se till att Sverige följer internationella konventioner. Regeringen med statsministern i spetsen driver en kampanj med inriktning på schyssta globala affärer under namnet Global Deal, där rättvisa transporter är en del av affärskedjan. Då anser vi att Transportstyrelsen skulle kunna lägga ner mer arbete på att kontrollera att MLC följs nu när de fått tillgång till de verktyg som behövs för att kunna agera mer kraftfullt. Och hur tänkte Sjöfartsverket vid upphandlingen om isbrytning, där de gav ett utländskt företag med bekvämlighetsflaggat fartyg uppdraget att arbeta i svenska farvatten?

Sjöbefälsföreningen engagerar sig i dessa och närliggande frågor och är bland annat involverade i kampanjen mot bekvämlighetsflagg genom att delta i den svenska samordningskommittén där vi stärker både Flag of Convenience och Port of Convenience-kampanjerna genom samarbetet med övriga ITF-anslutna förbund.

Förutom de rena löne- och sociala frågorna deltar vi aktivt i ITF:s sjösäkerhetsarbete genom dess IMO MSC-kommitté. (International Maritime Organization Maritime Safety Committee). Det är en mycket bra ingång till IMO eftersom IMO lyssnar på branschen trots att det endast är flaggstater som har formell rösträtt. När det gäller sjösäkerhet fungerar samarbetet mellan den internationella redareföreningen och ITF oftast väldigt bra. Det är märkligt att det är mycket enkelt att samarbeta med arbetsgivare i frågor som rör miljö och säkerhet, men mycket svårt om vi gemensamt ska försöka få arbetsgivare att göra rätt för sig. Det är uppenbarligen stor skillnad på tekniska och politiska frågor.



sjöbefälen Nr 8

04 Nyheter

ITF-inspektör fick SAN-priset
Sjöbefälsföreningen har ny hemsida
Populär facklig grundkurs

08 Fackligt

Stig Gustafsson tycker till om arbetsrätt
Ordförande har ordet
Fråga ombudsmännen

10 Tema: Pirater

Många attacker rapporteras aldrig
Han blev tagen som gisslan

18 Reportaget: Eckerölinjen

Joakim Nordberg trivs som köksmästare

24 Intervjun: Margareta Ljung

Ny forskning om intendenturens roll i säkerhetsarbetet

26 Kultur/historia: Saltets pris

Prisad bok om slavhandeln med svenska sjömän

28 In English: Piracy

Many attacks are never reported

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 8 Utgivningsdag 9 december 2016

Ansvarig utgivare Mikael Huss

Redaktör Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

Layout Trydells Tryckeri AB

Adress Box 12100, 102 23 Stockholm

Besöksadress Sankt Eriksgatan 26, plan 4

Telefon 08-518 356 00 vx

E-post sjobefalen@sjobefal.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2016

Annonser Display i Umeå AB, 090-71 15 00
info@display-umea.se

Framsidesbild Stefan Nordberg och Joakim Nordberg jobbar som kockar på Eckerölinjen. Foto: Sofi Cederlöf

TS-kontrollerad upplaga 7 900 ex

MEMBER OF **SVERIGES TIDSKRIFTER**



Årets SAN-pristagare blev Håkan André, för sitt arbete som ITF-inspektör.



ITF-inspektör blev pristagare

Årets San-konferens blev den mest välbesökta hittills. Kanske var det temat, organisatorisk och social arbetsmiljö, som lockade med föredrag om bland annat digital stress, ledarskap och kränkningar. *TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN*

GÖTEBORG OKTOBER 2016

Dagens mest uppseendeväckande anförande hölls av mottagaren av årets San-pris, Håkan André, inspektör för Internationella transportarbetareförbundet (ITF). Bland de 130 åhörarna i konferenslokalen i Göteborg blev det knäpptyst när han beskrev hur besättningar på vissa bekvämlighetsflaggade fartyg inte får lön och att dubbel bokföring används systematiskt.

– Jag trodde sådant här var utrotat i våra farvatten och hade aldrig kunnat föreställa mig att det förekom i den här omfattningen, sa han.

Som ITF-inspektör har han möjlighet att utöva påtryckningar mot rederierna och tvinga dem att betala genom att kvarhålla fartyg. Men det är långt ifrån alla gånger som besättningen skriver under de dokument som Håkan André och hans kollegor behöver för att kunna driva ärendena vidare.

– Ofta vågar de inte av rädsla för represalier och då är det svårt för oss att göra

något. Den bokföring befälhavarna visar oss ser oftast helt perfekt ut, sa han.

Resterande del av dagen ägnades åt den nya föreskriften organisatorisk och social arbetsmiljö som syftar till att minska den psykiska ohälsan i arbetslivet. Det handlade om regelverk och sanktioner för den som inte lever upp till bestämmelserna och stor tyngd lades vid arbetsgivarens ansvar för personalens välmående. En av talarna var psykologen Charlotte Råwall på PBM. Hon har under flera år arbetat med social ohälsa i yrkeslivet och enligt henne har den nya föreskriften flera fördelar.

– Förr låg fokus på individen och den enskildes ansvar medan det nu handlar mer om organisationen och hur den påverkar medarbetarna. Det här är bra eftersom det är på den nivån man kan agera och förändra, sa hon.

Charlotte Råwall hänvisade till dystra siffror som visar att sjukskrivningar på grund av social ohälsa skjutit i höjden sedan 2010 och att många mår psykiskt dåligt på sina arbetsplatser. Men hon

framhöll också att det med relativt enkla åtgärder går att förbättra situationen.

– Undersökningar visar att man kan komma långt med socialt stöd. Även om man har en stressig arbetssituation upplevs den inte alls som lika jobbig om man får stöttning och positiv feedback av chefen, sa hon.

Problem med mobbing och sexuella trakasserier lyftes också fram under dagen. Per Barkman på Crewcomp presenterade den webbaserade utbildning om likabehandling som tagits fram som en reaktion mot de kränkningar som förekommit ombord. Informationen i utbildningen kan både läsas och lyssnas till och den varvas med olika filmsekvenser baserade på verkliga händelser till sjöss.

– Vi vill fånga upp så många som möjligt med den här filmen, även de som kanske inte är så förtjusta i att läsa, sa Per Barkman.

Hela utbildningen tar 30 minuter att genomföra, finns på såväl svenska som engelska och är gratis för alla.

På landbaserade arbetsplatser började den nya föreskriften gälla redan i våras. För sjöfarten dröjer det till någon gång nästa år innan den träder ikraft, men Transportstyrelsens Pernilla Wallin såg ingen anledning att vänta med införandet.

– Vi kommer att hänvisa direkt till Arbetsmiljöverkets föreskrift och min rekommendation är att man börjar arbeta med det här redan nu. **L S**

Sjöbefälsföreningens nya hemsida

Den här knappen tar bort bilderna och gör sidan snabbare att ladda.

Info om medlemskapet och medlemsförmånerna, bland annat stugorna, stipendier och länkar till förmånliga banklån.

Här hittar du nyheter från föreningen.



Här kan du söka för att hitta det du letar efter.

Här hittar du ditt avtal.

Här blir du medlem. Du kan också klicka här om du vill ändra dina medlemsuppgifter.

Snabblänkar, bland annat till stugorna och avtalen.

I kalendariet hittar du kommande händelser i föreningen.

AKTUELLT



HITTA DIREKT

- Söka stuga
- Länka till medlemskortet
- Länka till avtalet till medlemsskapet
- Stipendier
- Avtal med Annet
- Ändra dina medlemsuppgifter

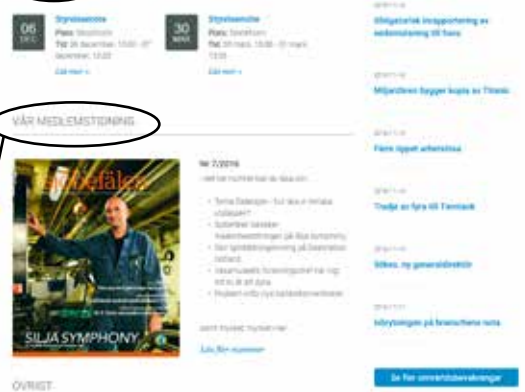
OMVÄRLDSBEVAKNING

2016-11-22
Symbolisk spörsmål av Sjöbefälsföreningens nya klass: "Välkom med en del buller"

2016-11-22
"Det är anmärkt av demokratiska värdegrund"

2016-11-22

KALENDARIUM



Här hittar du externa sjöfartsnyheter.

Här kan du läsa senaste numret av tidningen Sjöbefälen.

FRITIDSHUS OCH LÄGENHETER



Varje stuga har fått sin egen sida. Den når du genom att klicka på texten under bilden.

Varje stuga har en egen kalender där du kan se om stugan är ledig eller uppbokad.

Om du är intresserad av en ledig vecka kan du skicka in en intresseanmälan här.



Populär facklig grundkurs

I tre dagar drillades deltagarna på den fackliga grundkursen i arbetsrättslagar och Sjöbefälsföreningens avtal. Kursen avslutades sedan med förhandlingsspel.



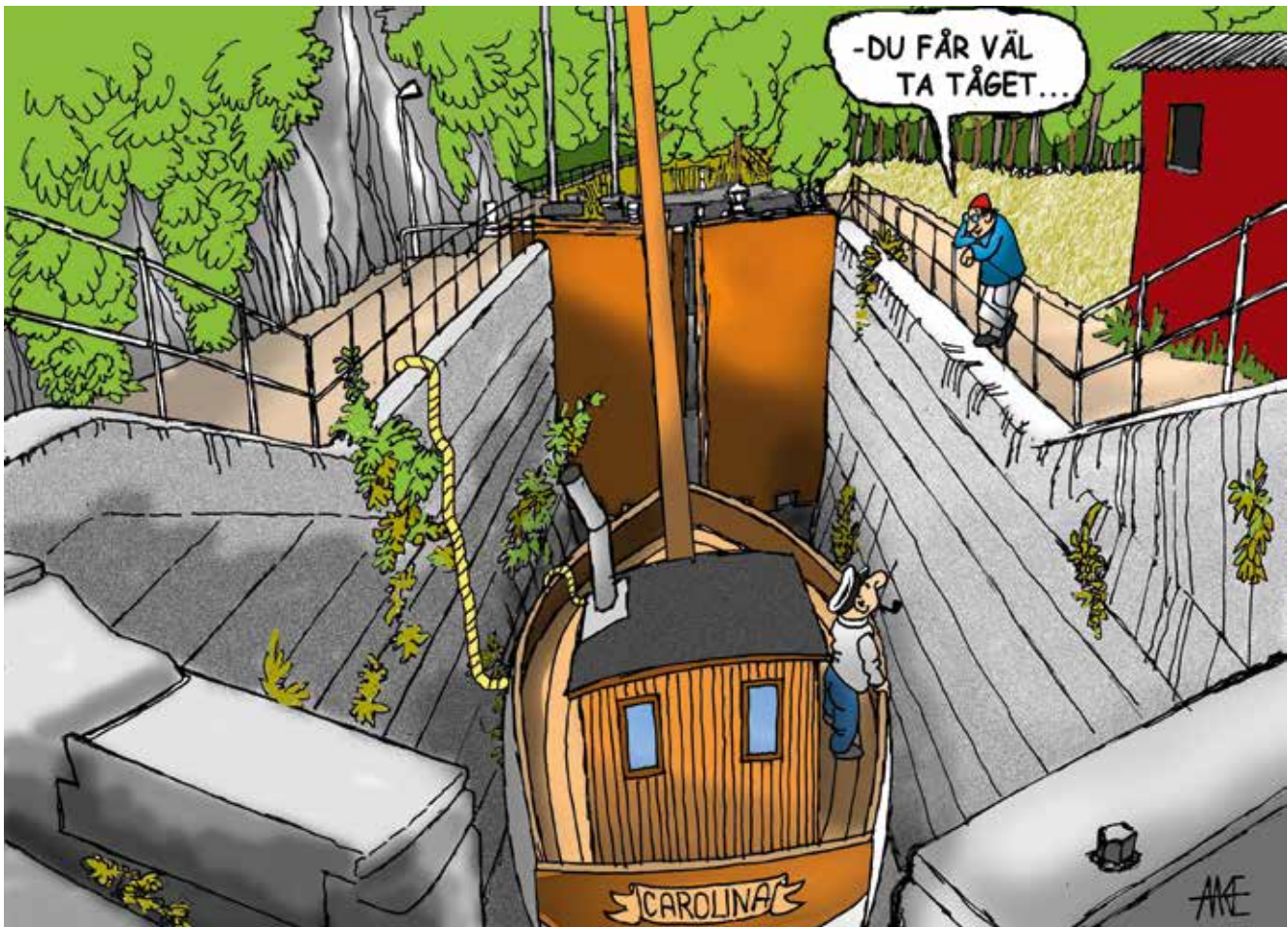
I mitten av november hölls som vanligt den fackliga grundkursen. Den blev snabbt fullbokad och cirka 20 personer deltog i kursen, som leddes av föreningens jurist Mats Johansson.

På schemat stod bland annat arbetsrättslig lagstiftning, Sjöbefälsföreningens olika avtal och internationella engagemang. Som gästtalare kom Peter Lökvist, generalsekreterare för NTF, Nordiska Transportarbetarefederationen, och berättade om hur deras organisation arbetar.

Mest populära var dock förhandlingsspelen, där hälften av deltagarna fick agera fackförbund och hälften arbetsgivare. Sedan skulle dessa parter mötas vid förhandlingsbordet. Både en MBL- och en LAS-förhandling averkades när den fiktiva arbetsgivaren skulle säga upp sina anställda.

– Det var jättekul att så många tog sig tid att komma på kursen. Trots långa dagar och fullspäckat schema så var stämningen glad och positiv, säger Mats Johansson.

APROPÅ VÄNERSLUSSARNA:



Dags att agera mot snedvriden konkurrens

Det brittiska fackförbundet Nautilus har skrivit till den brittiska transportministern och krävt att det omedelbart görs något för att slå ner på den snedvridna konkurrensen i Nordsjön. Detta efter nyheten att Maersk Supply Service skär ner på sin offshore-verksamhet, vilket innebär en neddragning på cirka 400 sjömansjobb.

– Samtidigt som hederliga företag tvingas lägga upp skepp och göra sig av med duktiga och erfarna sjömän så blir de underminerade av orättvis konkurrens från bekvämlighetsflaggade båtar med exploaterade besättningar, säger Nautilus generalsekreterare Mark Dickinson, till tidningen Telegraph.

Maersk skyller sitt beslut att reducera sin flotta på 56 fartyg med 20 stycken de närmaste 18 månaderna på "marknadsförhållanden som aldrig tidigare förekommit". (TELEGRAPH)

Fler länder godkänner MLC

Indonesien och Algeriet har godkänt ratificeringen av MLC, Maritime Labour Convention. Det här innebär att det snart är 80 länder, som tillsammans representerar mer än 90 procent av världens tonnage, som har skrivit under MLC. (TELEGRAPH)

Sjöfartsolyckorna har sjunkit

Antalet sjöfartsolyckor under det första halvåret i år har sjunkit. Detta rapporterar Cefor, the Nordic Association of Marine Insurers. Den totala förlustfrekvensen för 2016 ligger på det lägsta som någonsin registrerats, vilket är en del av en sjunkande trend. Dock finns en risk för stora förluster i och med att handelsfartyg har ökat i storlek och komplexitet. Det finns också en risk för ökade kostnader för brand- och explosionsanspråk. (TELEGRAPH)

"Låt inte robotarna trycka ut oss"

TUC, The national trade union centre, i Storbritannien som representerar 5,8 miljoner arbetare i 51 olika fackförbund, har haft kongress. En av frågorna, som togs upp av Nautilus styrelsemedlem Russell Downs, handlar om utmaningarna med automatisering. Han la fram att nästan 50 procent av jobben löper en risk att ersättas av robotar.

– Detta är inte science fiction-fantasier. Det händer nu, från självscanningskassor i matvaruhuset till handelsprogram på Wall street, vilket har skurit ner arbetskraften med en tredjedel de senaste 15 åren, argumenterade han på kongressen.

Russell Downs förespråkade att TUC borde researcha frågan och sedan författa en policy och en strategi som ska hjälpa facken att hantera den tekniska utmaningen. (TELEGRAPH)



Sjomanskyrkan Stockholm

Sjomanskyrkan i Stockholm

Vi finns lokaliserade i Frihamnen i Stockholm.

Våra verksamheter är

- Fartygsbesök i Stockholm, Södertälje och Nynäshamn.
- Läsrumsverksamhet
- Gudstjänstliv
- Diakoni
- Pensionärs och föreningsverksamhet



Besöksadress: Södra Hamnvägen 15
Telefon: 08-556 943 30
Mobil: 070-461 94 80
E-post: info@sjomanskyrkan.com
Hemsida: www.sjomanskyrkan.com



DISPLAY

FÖRSÄLJNINGSFÖRETAGET INOM MEDIA

Din annons här?

Välkommen att kontakta mig:

Fredrik Sjodin

090-711 504

fredrik.sjodin@display-umea.se

www.display-umea.se



Måste kaptenen knacka rost?

Hur omfattande är en arbetstagares arbetskyldighet?
Kan en arbetsgivare begära att den anställde utför
vilka arbetsuppgifter som helst, inom företaget?
Stig Gustafsson reder ut.

Arbetskyldigheten utgör arbetstagarens huvudförpliktelse. Den innebär skyldighet att ställa sin personliga arbetskraft till arbetsgivarens förfogande i den utsträckning som avtalats eller följer av sed och bruk i branschen. Arbetstagaren måste personligen utföra arbetet. Om han en dag känner sig trött har han inte rätt att skicka en god vän att utföra arbetet. Å andra sidan är han inte skyldig att skaffa en ersättare om han blir sjuk. Arbetskyldigheten innebär en hel rad skyldigheter, bland annat att utföra arbetet under den överenskomna eller fastställda arbetstiden och på den arbetsplats som är avtalad.

En viktig skillnad när det gäller arbetskyldighetens omfattning har hittills ansetts föreligga mellan de som omfattas av kollektivavtal för arbetstagare organiserade inom LO-området å den ena sidan och de som omfattas av tjänstemannaavtal å den andra sidan. För LO-området fastslog Arbetsdomstolen (AD) i en dom redan 1929, nr 29, principen att arbetstagaren är skyldig att på kollektivavtalets villkor utföra "allt sådant arbete för arbetsgivarens räkning som har ett naturligt samband med arbetsgivarens verksamhet under förutsättning att arbetet faller inom arbetstagarens allmänna yrkeskvalifikationer". 29/29 principen – som den kallas inom arbetsrätten – är förklaringen till att arbetstagare inom LO-området är skyldiga att finna sig i en omfattande omplaceringskyldighet och skyldighet att utföra olika arbetsuppgifter. AD har genom åren hållit fast vid och konkretiserat denna princip i en lång rad avgöranden.

På tjänstemannaområdet däremot är en arbetsgivares frihet att sätta en tjänsteman på nya arbetsuppgifter begränsad på grund av verkningarna av det enskilda anställningsavtalet. Oftast framgår av anställningsavtalet vilket slags arbete som ska utföras. I ett rättsfall slog AD fast att en sjökaptan inte kan sättas att knacka rost när fartyget är upplagt för reparation. En person i befälsställning kan inte beordras att utföra grovarbete.

I ett annat fall konstaterades att en verkmästare inte är tvungen att ta jobb som arbetare på en fabrik. I AD:s praxis har det också bedömts att en kontorist inte är skyldig att utföra ritarbete, en ingenjör är inte skyldig att syssla med bokföringsarbete. En förklaring till att privatanställda tjänstemän har en så snäv arbetskyldighet ligger också i att det sedan gammalt ansetts att en tjänsteman innehar en befattning, det vill säga att arbetskyldigheten är en reflex av vad det enskilda avtalet säger.

Var går gränsen?

Att gränsdragningen för arbetskyldigheten inte alltid är enkel illustreras av ett AD-fall som kom för något år sedan och gällde frågan om flygkaptener och flygstyrmän på grund av bestämmelserna i pilotavtalet var skyldiga att utföra vissa arbetsuppgifter eller inte. Bakgrunden var att SAS hade infört ett omfattande besparings- och effektiviseringsprogram. En del av detta program bestod av åtgärder för att effektivisera vissa inspektioner som ska göras av flygplan, bland annat iskontroll och övervakning av

tankning. Piloterna ansåg att de arbetsuppgifter som ingick i inspektionsprogrammet inte omfattades av deras arbetskyldighet enligt kollektivavtalet. SAS däremot hävdade att piloterna hade skyldighet att utföra dessa arbetsuppgifter.

I AD hävdade pilotföreningen att inspektionsprogrammet omfattades av andra kollektivavtal som gäller för flygtekniker. Här uppstod alltså en kollision mellan ett kollektivavtal för tjänstemän och ett arbetarkollektivavtal. AD har i andra liknande fall angett vissa allmänna riktlinjer för avgörandet av sådana frågor. Traditionellt finns en gemensam uppfattning om vad som är tjänstemannaarbete – även om begreppsbildningen inte alltid är logiskt genomförd och att den åtminstone beträffande vissa typer av arbete är oklar.

Tillförs nya uppgifter

AD konstaterade i sin dom att omständigheterna talade för SAS ståndpunkt och framhöll att piloterna helt bibehåller sina tidigare arbetsuppgifter och tillförs bara begränsade nya uppgifter. SAS vann alltså tvisten. AD ansåg att avgörandet för frågan var att arbetsuppgifterna stod i ett naturligt samband med den verksamhet som SAS bedriver och som pilotavtalet syftar på. "Det kan därvid inte råda någon tvekan om att ett sådant naturligt samband föreligger" säger AD i sin dom.

Det är en viktig dom – särskilt om den kan tolkas så att AD avser att luckra upp 29/29-principen att i vissa fall kunna tillämpas för tjänstemannaområdet.

Ordförande har ordet

Nu närmar vi oss raskt de datum då våra avtal på Almega- och Storsjösidan går ut, de är uppsagda och skall snart omförhandlas. Tyvärr är arbetsgivarna starkt bakbundna av Svenskt Näringsliv till det så kallade "märket" och kan i praktiken inte teckna något avtal innan LO och Svenskt Näringsliv gjort klart sina. De viktigaste av deras avtal löper ut sista mars, så före det datumet lär inte våra avtal bli klara, trots att de "går ut" redan vid årsskiftet respektive sista januari.

Personligen tycker jag att det var bättre "förr i tiden", först då det inte fanns något märke, och senare då vi låg ett eller två år i otakt mot LO och Svenskt Näringsliv.

Sedan känns det som om vi – åtminstone på Storsjösidan – till stora delar är så väsensskilda från exportföretagen, att vi inte borde vara bundna till märket alls!

I och med att ballastkonventionen BWMC ratificerats, träder den i kraft i september 2017. Det känns utmanande, åtminstone när jag ser till den anläggning vi har ombord i det fartyg jag tjänstgör. Den kommer säkert att funka den dagen allt är klart, men det är flera frågetecken kring handhavande och funktionalitet.

Att USA sedan har egna regler gör ju inte tillvaron enklare!

Nu har vi så bra stabilitet i det fartyget där jag arbetar, att vi normalt inte behöver ballasta på kustresorna – till skillnad från andra fartyg jag seglat i – men det känns ändå mycket viktigt att handhavandet är enkelt och att man inte suboptimerar genom att inte släppa ut några skadliga organismer, men istället massa extra avgaser och koldioxid... Men, det är positivt att regelverket ratificerats, ingen tvekan om det!

Den gångna veckan har jag varit på befälskonferens i Stockholm. I och med den kommande förändringen av strukturen och ägandet av WWL är många av oss anställda inom Wallenius givetvis oroliga om vad detta kommer att innebära. Tyvärr fick vi inte några solklara besked, men det framgick att ledningen och hela landorganisationen är fulla av tillförsikt, det känns hoppigande.

Flera dagar hade vi "team-building" och nu startas ett flerårigt projekt upp för att tightare svetsa ihop oss anställda och skapa mervärden (lägre kostnader) genom ett enhetligare arbetssätt. Det kändes bra och det var tydligt att man ser oss anställda som en viktig kugge för framtiden – med andra ord inte såsom Wilh. Wilhelmsen såg på sitt skandinaviska befäl för några år sedan...

Som så ofta på konferenser, drog det över lite på tiden. På torsdagen blev det till att hasta upp på rummet för att hämta lite grejor. Passade på att kolla mailen och där var något från Postnord om problem med ett paket. Eftersom jag väntade på två paket under veckan, så klickade jag på det utan att tänka efter närmare.

Oerhört djävla dumt rent ut sagt!!! När jag kom tillbaka fanns ett meddelande att mina filer låsts av Cryptolocker och enda sättet att få dem tillbaka är att betala en lösensumma på några hundra euro! Efter vad jag förstår så är det omöjligt att öppna dem om man inte har koden och jag är inte road av piratverksamhet, så jag avstår från det.

Detta innebär att alla bilder, Word- och Exceldokument, pdf:er och ett stort antal andra dokument är krypterade, det är ungefär 9 000 filer som jag inte längre kan öppna. Så jag hoppas att ni lär av andras misstag och inte gör samma tabbe som jag!



MATS HÖGBLOM



Fråga ombudsmännen

Här svarar våra ombudsmän på fackliga- och arbetsrättsliga frågor. Om du har en fråga du vill få svar på kan du maila till: sjobefalen@sjobefal.se

Jag har hört rykten om att arbetsgivarna inte anställer personal som ej skrivit klart sitt examensarbete. Kan arbetsgivarna anställa andra som skrivit klart examensarbetet, även om man vikarierat längre hos arbetsgivaren än den som anställs?

Det korta svaret på din fråga är ja, det kan de. För det första så ger vikariat normalt ingen förtur vid anställning. För det andra så står det arbetsgivaren fritt att ställa kompetenskrav i samband med nyanställning och att utifrån dessa välja vilken person han/hon vill anställa.

Observera dock att detta endast gäller vid nyanställning. Tillsvidareanställda kan inte ersättas av personer med högre kompetens/behörighet.

En familjemedlem till mig har blivit svårt sjuk. Har jag rätt att vara ledig?

Ja, det har du. Enligt lag 1998:209 om rätt till ledighet av trängande familjeskäl, 1 § står att läsa: "En arbetstagare har rätt till ledighet från sin anställning av trängande familjeskäl som har samband med sjukdom eller olycksfall och som gör arbetstagarens omedelbara närvaro absolut nödvändig." Skulle du och arbetsgivaren bli oense om detta, så kontakta oss.

Jag jobbar på färjeavtalet och jag har blivit bestulen i min hytt på mobil och dator till ett ganska högt värde. Har jag rätt till någon ersättning?

Om du jobbar i ett rederi som är anslutet till Sarf så har du en stöldförsäkring på upp till 35 000 kronor. Du måste dock betala en självrisk på 100 kronor. Försäkringen gäller inte vid förlust av kontanter, resecheckar eller liknande värdehandlingar, men den borde täcka din mobil och dator. Kom ihåg att hytten måste ha varit låst.

Kontakta din arbetsgivare för att få hjälp med en stöldanmälan, och meddela din chef ombord omgående.

TEMA

PIRATER





Ingen vet riktigt hur många piratattacker som sker i Guineabukten, världens just nu kanske farligaste vatten. Det talas om att endast mellan 30–60 procent rapporteras in. Osäkerheten i statistiken beror på ovilja att rapportera och att informationen samlas in på olika sätt och för olika syften. TEXT LARS SOOLD FOTO BERGEN RISK SOLUTIONS

Piratsäkerhetsgenomgång ombord.



KUALA LUMPUR MAJ 2016

”Den 19 oktober 2015 attackerades den i Komorerna flaggade kyltankern *MV Solarte* vid latitud 3:58 och longitud öst 5:25, cirka 36 nautiska mil sydväst nigerianska Bayelsakusten. Pirater beväpnade med automatkarbiner attackerade och bordade fartyget. De öppnade eld, förstörde utrustning och stal pengar. Sedan kidnappade de befälhavaren, överstyrman, andre styrman och flydde. Resterande besättning gömde sig i maskinrummet och rapporteras välbehållna. Nigerianska myndigheter har underrättats. Den 12 november 2015 släpptes de kidnappade sjömännen.”

Detta är en av rapporterna på International Maritime Bureau, IMB:s hemsida för inrapportering av piratattacker. Centret, som ligger i Kuala Lumpur, är det enda som tar emot anmälningar jorden runt. Dessutom finns regionala rapportcenter i Sydostasien, vid Indiska Oceanen och för vattnen utanför Västafrika.

Utanför Västafrika har attackerna blivit mer aggressiva och kidnappningarna

fler. Men en stor del av misstänkt piratverksamhet där, försök och genomförda attacker och kidnappningar kommer aldrig till sjöfartsindustrins kännedom. Enligt IMB:s Cyrus Mody finns en allmän känsla bland befälhavare som seglar utanför Västafrika att de inte kommer att få hjälp även om de rapporterar.

– Befälhavarna måste känna att deras rapport hanteras på rätt sätt och att de får hjälp. Annars är det ingen idé för dem att rapportera, säger Cyrus Mody.

Ses som ett stort problem

Underrapporteringen ses av det globala maritima klustret som ett stort problem eftersom man behöver dimensionera förebyggande arbete och anpassa rättsvårdande myndigheters resurser. Det handlar också om stora pengar för försäkringspremier och för att skydda besättningar och fartyg. Som en jämförelse kan nämnas att de globala kostnaderna för det förebyggande arbetet utanför Somalia sjunkit från över 100 miljarder, när attackerna var som värst 2011, till mindre än en femtedel i dag.

International Maritime Bureau bedömer att deras statistik bara innehåller 30 procent av alla misstänkta och genomförda attacker, stölder och kidnappningar. Det beror bland annat på att IMB inte bara för statistik utan också larmar ut till fartyg, flottstyrkor och kustbevakningar.

– Vi måste vara minst 100 procent säkra på att händelsen ägt rum eftersom flottstyrkor, kustbevakning och andra skickas ut efter våra larm. Därför registrerar och larmar vi endast händelser som bekräftats av kapten, rederi eller flaggstat, säger IMB:s talesperson Cyrus Mody.

Men enligt den välrenommerade anti-piratorganisationen Oceans Beyond piracy finns bättre statistik.

– Marina säkerhets- och underrättelseföretag samlar betydande mer information och rapporter. Men det är privat egendom och publiceras inte officiellt. Underrapporteringen är ett allvarligt problem, säger OBP:s talesperson Maise Pigeon.

Maritima underrättelseföretag samlar in fakta om piratverksamheten utanför Västafrika. De använder mängder av källor.

Fartyg ankrat utanför Las Palmas i väntan på avresa till Västafrika.



Egen personal ombord på fartyg, samarbete mellan underrättelseföretagen, via rapporteringscenter som IMB, UKMTO vid Indiska Oceanen, RECAP i Sydostasien och Maritime Trade Information Sharing Centre i Ghana, regionala kontakter och uppgifter från amerikanska Office of Naval Intelligence.

Här finns exempelvis danska Risk Intelligence och norska Bergen Risk Solutions. De säljer sina underrättelser men delar med sig av en jämförelse till Sjöbefälen. Den gjordes för något år sedan av danska Risk Intelligence och visar att privata säkerhets- och underrättelseföretag har dubbelt så många pirathändelser i sin statistik som IMB. Det är förstås en partsinlaga och ett försäljningsargument för deras tjänster, men ger ändå en tydlig fingervisning om att attackerna är många fler än vad som rapporteras av IMB.

Arild Nodland är vd på Bergen Solutions.

– IMB:s siffror är utgångspunkten för de globala piratsiffrorna, medan vi och andra samlar in från fler källor och inte kräver att händelserna ska vara bekräftade.

Rederier, godsmäklare och andra med koppling till lastleveranserna har sina skäl till att inte rapportera in händelser. Att bli förknippade med piratattackerna är inte bra för säkerhetsryktet och försäkringspremierna. Det är inte heller bra för dem att fartyg blir liggande för undersökning efter en pirathändelse. IMB:s Cyrus Mody säger att det kan ta några dagar till någon vecka eller två.

– Det är ett starkt skäl till att de undviker

FAKTA PIRATER

Piratkriminalitet skiljer sig från annan internationell brottslighet genom att det sker på internationellt vatten, bortom enskilda länders jurisdiktion. Dock faller det inom internationell rätt, vilket innebär att alla stater har rätt, men inte skyldighet, att åtala pirater som gripits av det egna eller andra länders personal.

Tyvårr är det svårt att väcka åtal när länder och internationella organisationer inte har tillräcklig information om attackerna. Detta hindrar både utveckling av säkerhet och tillgång till resurser och analyser som behövs för att förstå omfattningen av brotten.

att rapportera allt de ser eller blir utsatta för, säger Cyrus Mody.

Tror inte att läget ändras

Finns det då någon möjlighet att förbättra den offentliga statistiken från Västafrika? Bergen Solutions VD, Arild Nodland, är inte så hoppfull. Han säger att det blivit bättre i Guineabukten tack vare Maritime Trade Information Centre i Ghana. Men att det inte hjälpt i Niger-deltat eftersom de inte ser någon anledning att rapportera till Ghana.

– Jag tror inte mycket kommer att ändras. I Nigeria har oljeindustrin också egna underrättelseresurser för att samla in och dela fakta inom industrin. Men de håller informationen för sig själva, säger Arild Nodland.

Han säger att de som behöver mer trovärdiga siffror får söka fakta själva eller köpa in den från privata aktörer. Här pratar han förstås i egen sak, eftersom hans företag lever på att sälja just den informationen. Men det han säger låter realistiskt eftersom man i Nigeria håller på informationen och IMB:s sta-

tistik endast innehåller bekräftade händelser.

Det skulle kunna underlätta om man enades om ett globalt rapporteringscenter. Framför allt skulle det hjälpa befälhavare i en akut situation. IMB och Bergen Risk Solutions är överens om att det råder en förvirrad situation om vem man ska rapportera till. Att det bör finnas ett centra som befälhavarna känner att de kan lita på, som är hållbart, arbetar kontinuerligt och som vidarebefordrar informationen snabbt och korrekt.

– Det är inte bra att vi har flera centra och att det kommer nya som inte har en stabil finansiering, säger Cyrus Mody.

Behövs ett larmnummer

Rapporteringscentret i Ghana, som enligt Bergen Risk Solutions har förbättrat statistiken i området, stängde ned sin hemsida i juni och har ersatts av ett virtuellt centra som drivs och finansieras av Frankrike och England. Cyrus Mody undrar hur befälhavare ska kunna hålla reda på alla email och telefonnummer.

– Hur ska de hålla reda på uppgifter som ändras och hantera personer som inte är på plats när de ringer? Hur ska de kunna veta var deras information tar vägen? Befälhavare behöver ägna sin tid åt fartyg och besättning.

Arild Nodland på Bergen Risk Solutions håller med.

– Det ska finnas ett larmnummer. Som 111. De ska inte behöva tänka när något händer.

Han ser dock en rivalitet mellan IMB och större regionala rapporteringscentra som RECAP och UKMTO. Inte när det gäller insamlingen av fakta, utan när det handlar om den akuta situationen.

– De behöver prata sig samman om rapporteringsmetoder och definitioner av piratattacker. Tills de har gjort det får vi leva med olika rapporteringscenter, säger Arild Nodland.

Den globala maritima industrin befinner sig alltså i ett dilemma. Å ena sidan vill alla, förutom då kriminella och korrumperade krafter, uppnå en säker och trygg sjöfart. För detta krävs snabb och effektiv rapportering och att rätt insatser sätts in. Akut och på längre sikt. Å andra sidan vill redare, andra företag och nationer inte att deras säkerhetsrykte ska nagas i kanten eller transporter hindras. Därför håller de på fakta. Någonstans, mitt emellan dessa motstridiga viljor, kanske det finns en lösning. **L S**

Tagen som gisslan

Kaptenen sköts och slogs blodig av piraterna. Kidnappningen gav honom svåra men. Fyra år senare arbetar han, men känner fortfarande av stress och ångest. Han är redo att gå tillbaka till sjöss, men väljer ett jobb i land av hänsyn till sin familj, som också för mycket illa.

– Min dotter kan fortfarande inte släppa mig. Hon är väldigt orolig för vad som ska hända mig.

TEXT LARS SOOLD FOTO PRIVAT

IRAN MAJ 2016

Den iranske sjökaptenen Mokhtar Moradis familj fick hem en svårt sargad far. Att under några dagar förstå att man kan förlora, och sedan få hem en far som inte var sig lik, har satt djupa spår. Själva har han gått igenom en mycket svår tid och familjens rädsla och omtanke har gjort att han tvingats tumma på sin karriär och kärleken till livet till sjöss. Allt beroende på sex dagar i somaliska piraters våld.

Fångenskapen varade i sex dagar, vilket var mer än tillräckligt för att ge honom svåra fysiska och inte minst psykiska problem. Han är tillbaka i arbete och har kommit över det mesta, men känner då och då av stressen.

Han förde befålet för den 225 meters iranska bulklastaren *MV Eglantines* transport av socker från Brasilien till Iran. Men längre än sydsydväst om Indien kom de inte.

Klockan åtta på morgonen den 26 mars 2012 sköt ett femtontal pirater och monterade en stege. *MV Eglantines* överstyrman hade sett båten på radarn på långt håll några timmar tidigare. Men de var osäkra på vad det var för fartyg och stod fast vid de säkerhetsförberedelser som vidtagits.

– När de närmade sig var det ingenting jag kunde göra för att hålla dem borta från fartyget, säger kapten Mokhtar Moradi.

Han ringde rederiet och såg till att positionssignaler gick ut. Piraternas ledare, som han uppfattade kallar sig Grat Mohammed, berättade att detta var hans 38:e attack eller kidnappning. Han ville ha 35 miljoner amerikanska dollar för att släppa dem. Kapten Moradi övertygade honom att han som bäst kände rederiet

och kunde deras språk var mest lämpad att prata med dem. Han passade på att ge dem information om position, vad som hänt, piraternas beväpning och annat som kunde underlätta en fritagning. Lyckades också, med förevändningen att han hjälpt dem med förhandlingarna, att få ringa sin fru.

På eftermiddagen beordrades han att styra mot Somalia. Han sänkte farten gradvis till halv marschfart. Piraterna klagade, men han förklarade att strömmen var för stark och att det var för varmt för att kunna köra fortare. Han trixade för att hålla igång signalsystemen och lyckades ändra nationaliteten i en besättningsmans pass efter att piraterna sagt att de som var från Indien skulle dödas när de kom fram.

Hotades till livet

Han och besättningen slogs och hotades till livet. Tre och en halv dag gick utan att hjälp anlände. Men tidigt på morgonen dag fyra såg han ett eko på radarn. Iranska flottan anropade och förhandlingar inleddes. De ledde ingen vart och tre dygn av strider tog vid. Skottlossningar rev upp håll i överbyggnadens tak och väggar som på sina ställen liknade en schweizerost.

De närmade sig Somalias kust, och kapten Moradi visste att om de kom för nära skulle det bli mycket svårt för flottan att genomföra en fritagning. Han använde sig då av nödstoppet varpå hans maskinchef föll handlös och slogs medvetslös. Piraterna lät honom flyttas över till det iranska fartyget men höll kapten och resten av besättningen i handbojor. Med maskingevär riktade mot dem.



Kaptanen Mokhtar Moradi hölls gisslan i sex dagar av somaliska pirater.

– Jag bad dem att om de tänkte döda oss att skjuta ett välriktat skott i hjärtat så att våra ansikten skulle förbli intakta när våra anhöriga tog farväl av oss.

Då började det brinna i maskin. Femton besättningsmän, som piraterna släppte för att släcka elden, lyckades gömma sig där i olika skrymslen. Men kapten och andra befäl höll de under noggrann uppsikt.

En mycket tidig morgon, vid tretiden, väckte de honom bryskt och förde honom med ett gevär i nacken till maskinrummet. De hade fyllt rummet med koldioxid. Hans besättningsmän satt där dåsiga och det dröjde inte länge förrän han själv kände sig konstig.

De lät honom och besättningen leva, men signalen var tydlig. Betala eller dö.

Att piraterna höll honom och andra befäl nära sig gjorde det svårt för flottan att agera. De hade tagit sig ombord men höll sig i andra änden av fartyget.

Men en morgon, vid sextiden, somnade hans bevakare och han sprang mot soldaterna. De sköt och träffade med ett skott i buken som gick ut vid höften. Han blev liggande blödande.

– I den stunden var den starkaste känslan ångest och sorg över att inte hinna krama om mina barn en sista gång.

Soldaterna tog hand om honom och

– JAG BAD DEM ATT OM DE TÄNKTE DÖDA OSS ATT SKJUTA ETT VÄLRIKTAT SKOTT I HJÄRTAT SÅ ATT VÅRA ANSIKTEN SKULLE FÖRBLI INTAKTA NÄR VÅRA ANHÖRIGA TOG FARVÄL AV OSS.

han lyckades ge dem information om läget på bryggan. Piraterna övermannades och gav upp. Kapten Moradi flyttades till flottans fartyg där han syddes och vilade ut i två dygn.

– Jag tackar gud för att jag fick medicinsk hjälp direkt ombord och sedan på sjukhus i Oman. Annars hade jag inte levt idag.

Han lades in på sjukhus i Oman i tre dagar. Flögs till Teheran och landade halv fyra på morgonen. Där väntade, trots den tidiga timman, familj, släkt, vänner och kollegor.

– Det var en fantastisk dag, som att starta ett nytt liv. Kulan hade borrar sig igenom min kropp, men jag var vid liv och tillsammans med min familj. Det kändes som jag var i himlen.

Viktigt att vara förberedd

Rehabilitering efter en traumatisk upplevelse underlättas enligt forskning om man är väl förberedd och införstådd med faran och vad som kan hända. Kapten Moradi säger att han fått bra förberedelser av sin arbetsgivare och att alla sjömän är medvetna om riskerna med pirater.

Han hade svåra smärtor i benet efter kulan som skadade en nerv på sin väg ut genom höften. Psykiskt var han minst lika omtumlad.



Fyra år senare mår han mycket bättre, men han tror inte att han kommer att bli helt återställd, varken psykiskt eller fysiskt.

– När jag sov bredvid min fru de första nätterna drömde jag att det var piratledaren Grat Mohammad som låg där bredvid mig.

Forskning visar att en stor andel av de sjömän som kommit i kontakt med pirater drabbas av posttraumatiskt stressyn-

– ATT BERÄTTA OM DET OCH MINNAS GÖR MIG MER STRESSAD.

drom. Ängest och depression har också drabbat sjömän som seglat i högriskområden utan att möta pirater.

Kapten Moradi var mer eller mindre ständigt stressad och åt lugnande medicin. Ett tryck över bröstet som han inte haft tidigare visade sig vara ett förstadium till hjärtbesvär. Han fick olika sorters behandling och träffade olika läkare vid

ett flertal tillfällen. För sitt hjärta, för sin skottskada, för stress och sin depression. Han röntgades vid ett flertal tillfällen med olika metoder. Hjärtsjukdomen förvärrade stressen, som blev starkare när han på något sätt påminnes om händelserna.

– Att berätta om det och minnas gör mig mer stressad, säger han.

Störs av skottljud

Den inre spänningen gjorde sig tydligt påmind hemma. Vid ett tillfälle kastade han sin mobil hårt i TV:n så att mobilen gick sönder. Han slog sönder TV:n och alla dricksglas, liksom alla dekorationer hemma. Allt utan någon egentlig anledning.

– Ljudet av skott stör mig mycket. Jag kan inte se ett skjutvapen. Fattiga, svarta människor och personer som är grova eller aggressiva får mig också att minnas, säger han.

Han har behandlats med antidepressiv medicin och känner sig nu, efter fyra år, mycket bättre. Men han tror inte att han

kommer att bli helt återställd. Benet är också bättre, men smärtar när det är kallt.

Han återvände till arbete ett år efter att han kom hem. Men inte till sjöss.

– Jag älskar livet där ute och skulle kunna gå tillbaka. Min dotter, som varit med mig ute många gånger förstår mig och älskar också havet. Men hon är för orolig för att kunna vara ifrån mig.

Av hänsyn till sin familj har han valt att stanna i land. Han blev erbjuden ett jobb som försäkringshandläggare hos sin gamla arbetsgivare. Även om han inte kan utföra sitt yrke känner han sig nöjd.

– Jobbet är kopplat till livet där ute och jag tycker om det. **LS**

FAKTA

Hjälppolisorganisationen för sjömän drabbade av pirater, Maritime Piracy Humanitarian Response Programme, har på sin hemsida ett program för hur sjömän och rederier kan hantera hot och attacker från pirater. www.mphrp.org



FÄRJEREDERIET
TRAFIKVERKET

Nu söker vi medarbetare inför sommaren 2017 till följande befattningar och distrikt:

Befälhavare frigående färja
Befälhavare lindragen färja
Överstyrman, Motorman/Matros

Till distrikt:

Södra Roslagen
Norra Roslagen
Mellansverige
Stockholm
Norra Bohuslän
Mälaren
Norra Östersjön
Vättern
Uppland

Läs mer om våra lediga sommartjänster på www.trafikverket.se/jobb



BASIC SAFETY

SAFETY GROUPEN



MEDICAL

FIRST AID

SAFETY GROUPEN



CCM

CROWD AND CRISIS
MANAGEMENT

SAFETY GROUPEN



AFF

ADVANCED FIRE FIGHTING

SAFETY GROUPEN



**SAFETY
GRUPPEN**

SECURITY & SAFETY TRAINING

en del av Navigationsgruppen

Utbildning mot verklighetens krav...

Safetygruppen är godkänd STCW-Manila utbildare av transportstyrelsen.

Utbildningscentret i centrala Stockholm ligger på Långholmen i en maritim miljö nära till boende och mat. Ombord på M/S Polfors genomförs praktiska utbildningsmomenten i en verklig fartygsmiljö.

Andra utbildningsorter från norr till söder är; Kalix, Luleå, Härnösand, Örebro, Göteborg och Helsingborg.

safetygruppen.se

info@safetygruppen.se

08-410 215 50




Joakim Nordberg
Chef de cuisine

Minikryssning med smaksensationer

Trots att det är en bilresa på nästan två timmar till Grisslehamn från Stockholm fortsätter Eckerölinjen att locka folk. En inte helt oväsentlig detalj är maten ombord, som har rykte om sig att vara både vällagad och närproducerad. TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

GRISSEHAMN OKTOBER 2016

Zonuppdelningen i köket märks på lukterna. Först förberedningsrummet där fryst kött och fisk bereds. Sen den lilla hallen som leder till varuhissen. Här finns avfalls-sortering, där glas, kompost, kartonger och så vidare, sorteras upp. Vidare till disken där allt smutsigt porslin tas omhand. När man kommer till avdelningen för varm mat möts man av dofter av kött, brynt lök eller vadhelst kockarna håller på med för tillfället. För att sedan kliva in till den kalla maten där en doft av fisk slår emot en.

Fortsätter man framåt görs samma doftresa igen, fast baklänges. Kallt, varmt, disk. På så sätt är köket på Eckerölinjens fartyg *M/S Eckerö* uppbyggt som fartygets hjärta, mittemellan cafeteria och bufférestaurangen.

Här jobbar sex kockar just nu, under lågsäsong. Högsäsong däremot, är de upp till tretton stycken. Utöver det är de tre–sju kallskänkor, två–fem diskare och ett ekonomibiträde i mässen. Det är trångt i köket redan under lågsäsong, under högsäsong är det svårt att ens hitta en plats att stå och jobba på. De känner själva att

M/S ECKERÖ

Byggt 1979, Aalborg Vaerft A/S, Aalborg, Danmark.

Längd 121 meter

Bredd 24,5 meter

Passagerare 1 630

Lastkapacitet 265 bilar, 515 längdmeter

Ägd av Rederi AB Eckerö sedan 2005

Inflaggad till Sverige 2009

de har vuxit ur köket, men på ett fartyg är det inte helt lätt att bara riva en vägg och bygga ut. Det är också problem med durken i köket. Halkmönstret är nedslitet, vilket gör att man blir som Bambi på hal is om man inte har skor med bra sula under.

– Fartyget är byggt 1979, så bara det här med sopsortering... Förr slängde man allt i en container, nu ska det sorteras. Allt kräver sin plats, säger Joakim Nordberg.

Ovanligt att någon slutar

Joakim Nordberg är köksmästare på Eckerölinjen. Han kom hit första gången på praktik 1986, då gick han på Sjömansskolan i Mariehamns kockstewardutbildning.

– I skolan när jag gick i högstadiet så gjorde man praoveckor. Då var man på färjor, jag tyckte det verkade spännande. Du är på arbetsplatsen hela tiden och behöver inte åka någonstans. Det har alltid funnits jobb, jag har aldrig behövt gå arbetslös. Kanske är det inte lika bra idag, säger han.

1988 gick han ut skolan och började på Eckerölinjen. Året efter fick han fast jobb här. Sen följde restaurangskola mellan 90–91 och mellan 93–95 jobbade han till och från på ett dotterbolag till Eckerölinjen, i Finska viken. Från 1996 var han tillbaka permanent på färjan mellan Grisslehamn och Eckerö. Med det CV:et måste Joakim, eller Jocke som han också kallas, vara en av Rederi AB Eckerö:s mest lojala anställda. Men här hör det snarare till ovanligheterna att någon slutar.

– De flesta har varit här i minst tio år. Det är inte så stor omsättning på personal, de flesta som får fast trivs och stannar. Det

blir tungt för alla om det är stor personalomsättning, säger han.

Han trivs med arbetstiderna, att vara på dagfärja och slippa jobba nätter, kvällar och tidiga mornar. Ändå jobbar han i snitt cirka tolv timmar per dygn, 7–20. Lite kortare på vardagarna när turerna är kortare, längre på helgerna när turerna är längre. Och på samma vis över säsongerna, längre på sommaren och kortare på vintern.

Men det bästa med jobbet är nöjda gäster, arbetskollegorna och avlösningsystemet. På Eckerölinjen jobbar de 1:1-system, en vecka ombord, en vecka ledig.

– Jag skulle inte vilja börja jobba 8–17, säger han.

En annan sak han uppskattar är friheten under ansvar.

– I min position får man bestämma ganska mycket själv, ingen annan säger vad vi ska köpa in. I många företag är det ganska toppstyrt, men så är det inte här. Det gör jobbet roligare, man får påverka själv.

En del av Eckerölinjens marknadsföringsstrategi är att lyfta fram de anställda. Därför kan man se Jockes ansikte på allt från taxifreepåsar till mailutskick och videoklipp.

– Nu är man van vid det, men det kändes konstigt. Responsten har varit allt möjligt. Vissa härlar reklamen och tycker att de är roliga då. Det har man hört ganska många gånger. Det händer ibland att folk känner igen mig, både ombord och iland, säger han.

Slipper "vi och dem"

En arbetsvecka på Eckerölinjen börjar med att Jocke kliver ombord i Eckerö på söndag kväll eller måndag morgon. Sen kliver han av igen på söndag kväll. På så sätt bygger han upp sin egen arbetsvecka inför helgen.

– Det funkar väldigt bra för oss. En del i köket byter fredagar och en del byter måndagar. Det flyter bättre ihop och man får jobba med alla lite grann i alla fall. Man slipper 'vi och dem'. Det är ju egentligen bara vi.

En vanlig morgon börjar han med att



starta upp köket. När proviantleveranserna kommer tar han emot dem. Klockan 10.00 går båten från Grisslehamn, och är framme i Eckerö två timmar senare. Under de två timmarna är det köksarbete som gäller och brunch serveras ombord i buffétr restaurangen. Under tiden turas de om att gå och äta lunch. Väl framme i Eckerö är det mer proviantering som gäller. Jocke försöker köpa in så mycket lokalproducerat som möjligt, både från den svenska och den finska sidan. 13.30 lokal tid avgår båten mot Grisslehamn och då serveras lunch och lunchbuffé. Köket serverar både buffétr restaurangen, å la carten och cafeterian. Under högsäsong finns även en bistro. Personal matsalen har egen kock, som dock inte jobbar under den riktiga lågsäsongen.

– Som chef får du serva dina medarbetare så att de har det de ska ha och hjälpa till där det behövs, säger Jocke.

På eftermiddagen brukar han sätta sig och sköta det administrativa arbetet. Det är något han försöker göra mer under lågsäsong, under högsäsong är det helt enkelt för mycket att göra i köket. Det administrativa arbetet är allt från journalföring, schemaplanering och inköp, till att ta in offerter på de olika temabufféerna de har under året, viltbordet, julbordet, påskbordet och skärgårdsbordet.

Klockan 14.30 lokal tid kommer de in till Grisslehamn och då är det dags för fikarast. Sen är det full fart inför middagsserveringen. Sista turen går mellan Eckerö och Grisslehamn 18.30–19.30, lokala tider, sen ligger båten i Grisslehamn över natten, förutom torsdag–söndag, då de gör en extratur tillbaka till Eckerö på kvällen.

När de ligger i Grisslehamn brukar de försöka hitta på något att göra på kvällarna. En gång i veckan spelar de innebandy, ibland går de ut och tar en promenad och ibland blir det studiebesök hos någon lokalproducent.

– Jag trivs med dem jag jobbar med, det är ett bra gäng det här, säger han.

Tufft när barnen var små

På fritiden håller han på med byggnationer och renoveringsarbeten, just nu är det en lada som renoveras. Han bor i den åländska skärgården i ett hus med lite skog till så en del vedhuggning blir det också. Han har familj med två barn på 16 och 19. Nu är de så pass stora att de går i skolan och bor i Mariehamn i veckorna, men när de var mindre var det tuffare att jobba skift på det vis han gör.



Överst t v, kocken Johan Nyberg förbereder rotfrukter till viltbuffén. Mitten t v, full fart i köket. Inlagd rödlök blir fin garnering till buffén. Överst t h, på Eckerölinjen finns ett dagrum där de anställda kan hänga och titta på tv.



Jocke förbereder varuleveranserna tillsammans med kocken David Harja.

Kocken Billy Sandberg preparerar kött i förberedningsrummet.

– De vänjer sig också, men skulle man fara när de var vakna så blev det en scen. Men det gick över när man stängde dörren. Vi har styrt det så att när jag är ledig så jobbar sambon mer och vice versa. Man har mycket att ta igen när man har varit borta en vecka. Huvudsaken är att få det att fungera, säger han.

Utöver sitt jobb som köksmästare är han även facklig förtroendeman för Sjöbefälsföreningen och sitter som facklig representant i bolagsstyrelsen.

– När vi flaggade in 2009 var det någon

som skulle representera. Då var det blivande befälsmedlemmar som valde fram mig. Det var mer en slump, inget jag själv tänkte på, säger Jocke.

Hur mycket tid han lägger ner på det fackliga arbetet beror på om det är mycket som händer. De vanligaste frågorna handlar om hur saker och ting ska vara på arbetsplatsen, tolkningar av avtalen eller att det är något de inte förstår.

– Det behöver finnas stöd, någon som kan hjälpa medlemmarna. Som enskild kan det annars bli svårt.

Uppdaterar hela tiden

I januari nästa år ska *M/S Eckerö* docka. Då ska tunneldiskmaskinen bytas ut, och fyra huvuddiskmaskiner. Cafeterian ska göras om. Halkskyddet på durken ska fixas till, både i köket och i cafeterian. Båten dockas ungefär vart tredje år eller om det är något som går sönder.

– Det är en gammal båt, men ganska bra trots allt. Vi försöker uppdatera den hela tiden. Vissa saker får man leva med, de är lite små och trånga, gamla båtar. Men det funkar bra ändå, säger Jocke. **SC**



FLOATEL
INTERNATIONAL

www.floatel.se



THUNBOLAGET

ERIK THUN AB (publ)

www.thun.se



www.steneline.com



MAN Diesel & Turbo

Tel 031-17 62 95
mandieselturbo-se@mandieselturbo.com
www.mandieselturbo.com



**DESTINATION
GOTLAND**

www.destinationgotland.se



www.ahlmark-lines.se



www.walleniusshipping.com



Sjömanskyrkan Stockholm

www.sjomanskyrkan.com

AB Ramantenn
Marinelektronik

www.ramantenn.se



www.sjomanshus.se



**Kvarken
Ports**

THE PORTS OF UMEÅ AND VAASA

KVARKENPORTS.COM



FALK-EL AB

0346-150 95 • info@falkel.se
www.falkel.se

Trydells
TRYCKERI

www.trydells.se



www.crewchart.com

**GOD JUL OCH
GOTT NYTT ÅR**
önskar

**VOLVO
PENTA**



TÄRNTANK SHIP MANAGEMENT
Donsö
www.tarntank.se



*God Jul och
Gott Nytt År*

önskar
Sjöbefälen
och våra annonsörer



Den bortglömda yrkeskategorin

Hur ingår intendenturen i säkerhetsorganisationen ombord och har de fått ökat eller minskat ansvar? Det var några av frågorna som Margareta Ljung, docent och fil. dr i sociologi på Högskolan Väst, ville få svar på.

TEXT SOFI CEDERLÖF FOTO PRIVAT

GÖTEBORG NOVEMBER 2016

SB: Kan du berätta om vad ert forskningsprojekt gick ut på?

– Det gick ut på att undersöka en bortglömd yrkeskategori, servicepersonalen på passagerarfartyg. Jag har hållit på med forskning inom sjöfarten tidigare, men då handlade det om däck och maskin. Jag är sociolog och har jobbat på Chalmers och där är det mest fokus på sjöingenjörer och sjökaptener. Det här är en outforskad yrkeskategori, och när jag har varit ute på fartyg så har jag intresserat mig för dem och velat få deras röster hörda. De är en så stor del av personalen ombord, 50–70 procent på passagerarfartyg. Jag ville få fram deras upplevelser och koppla det till säkerheten ombord.

SB: Hur gick ni tillväga?

– Vi började att titta på haverirapporter från bland annat *Estonia* och *Scandinavian Star* för att se om det stod något om intendenturen. Men nej, det var bara några få meningar, det var väldigt sparsmakat. Det skrev vi en rapport om. Sen har vi gjort intervjuer med intendenturen och de som intervjuas är representanter från alla avdelningar, som shopping, restaurang, hotell och städ. Vi har både pratat med intendenturbefäl och manskap. De flesta hade jobbat väldigt länge, då kunde de också se förändringar som skett. Jag valde ut färjor från västkusten, sydkusten och ostkusten, totalt var det fem länder involverade. Vi har också gjort intervjuer med redare, facket och Transportstyrelsen.

SB: Vilka är de viktigaste slutsatserna?

– Det vi kom fram till var att det har skett en stor utveckling i och med de stora färjeolyckorna. Detta satte fart på IMO, detta fick inte ske, och det ledde till stora förändringar. Då ser man en utveckling av säkerhetsarbetet, intendenturen får en större roll och ett större ansvar. Det har skett en förhöjning av säkerhetsmedvetandet. Övningsarbetet har utvecklats enormt, nu är det övningar en till två gånger i veckan. Det finns ett gammalt organisa-

tionssystem, men det är lite upplöst, de senaste 15 åren har väggarna till bryggan och maskin rivits något och det är lättare att kommunicera. Det handlar mycket om att i och med att intendenturen har tagits med i säkerhetsarbetet så måste de kommunicera. Vi kom också fram till att det finns en säkerhetsrisk med att rederierna har dragit ner på personal. Personalen tvingas jobba mer flexibelt, det vill säga vara på olika avdelningar under samma arbetspass, vilket leder till mer stress och att de blir ensammarer i arbetet. Detta påverkar sannolikt säkerhetsarbetet. Samtidigt finns fördelen att arbetet blir mer varierande.

SB: Vad tycker intendenturen om att få ett ökat ansvar?

– De har inget emot det. De får ansvar och växer med det. Hela gruppen har lyfts upp och blir också mer sedda av sina befäl. Men det sker på bekostnad av mer stress och ökad ensamhet. Jag frågade dem, vad kommer först, service eller säkerhet? De sa att servicen kommer först, men att det är två sidor på samma mynt, det hänger ihop. De känner att säkerhetstänkandet sitter i ryggmärgen. Sen handlar säkerhet inte bara om olyckor, utan också den inre säkerheten med till exempel överfall och våldtäkter.

SB: Ni kommer bland annat fram till att intendenturens förslag inte alltid uppmärksammas?

– De kommer med egna förslag och styrmännen lyssnar och lyssnar men det händer ingenting. De blir inte tagna på allvar. Till exempel tycker de att man behöver bli mer överraskad, det blir lite slentrian på övningarna.

SB: Var det något i resultatet som förvånade er?

– Ja, det här med stressen i arbetslivet, hur man har dragit ner på personal. Det gör att det blir mer riskfyllt. Det är väl inte så förvånande i sig. Men det är mer komplicerat än man tror. Det sker lika mycket olyckor i världen ändå, trots att det är så

stort fokus på säkerheten, enligt en annan artikel som några forskare skrivit. Det är så mycket som man inte kan förbereda sig på, i slutändan handlar det om den mänskliga faktorn. Att förebygga olyckor handlar inte bara om teknik, utan mycket om socialpsykologi. Då är det andra faktorer man måste lyfta fram, som kommunikation, teamwork och socialpsykologiska processer.

SB: Vilka ingick i forskningsgruppen?

– Vi var ett team där jag var projektledare och så var det Anders Persson, fil. dr och universitetslektor i sociologi på högskolan Väst, och en från Chalmers och en från högskolan i Borås.

SB: Vad har ni fått för respons på era forskningsresultat?

– Jag har inte fått så mycket respons. Så här är det med sjöfarten, den är lite osynlig. Det som händer på fartygen upplevs inte som så intressant, förrän det händer något. Jag har varit ute på konferenser i New York, Helsingfors och i Sverige, men där tas det upp på risk- och säkerhetsområdet, där vi får samsas med flyg och kärnkraft till exempel.

SB: Hur länge har projektet pågått?

– Vi började 2012, men vi har inte jobbat heltid med det här. Det avslutades sista juli i år.

SB: Hur finansierades det?

– Vi fick forskningsmedel från Forte. Jag tror att det berodde på att de tyckte att det var en bortglömd yrkesgrupp som det inte forskas om.

SB: Finns det något du vill tillägga?

– Det här med tempot och stressen, det är allvarligt när det är så mycket folk ombord. Det finns en rädsla i botten, de är jätterädda för terrorism, man håller andan upplever jag det som. Det skulle vara en enkel grej att göra ett sabotage. Med så mycket människor inblandade så går det inte riktigt att kontrollera. Man måste diskutera säkerhetsfrågor utifrån andra perspektiv, ur det mänskliga perspektivet, prata om psykologiska och socialpsykologiska mekanismer. Inom flyget har de mycket mer öppenhet för den mänskliga faktorn, de har kommit längre. Sjöfarten är mer konservativ, man vill gärna komma med tekniska lösningar. Men det kanske krävs andra sätt att lösa det. **S C**



En vy över Alger från Sjösidan år 1739.

Högt pris för saltet

Under 1600- och 1700-talen tillfångatogs hundratals svenska sjömän av algeriska kaparskepp och såldes på nordafrikanska slavmarknader. I boken *Saltets* beskriver historikern Joachim Östlund en hittills okänd del av Sveriges och sjöfartens historia. TEXT LINDA SUNDGREN

STOCKHOLM OKTOBER 2016

Den femte juni 1699 blir timmerman Jonas Thorson från Karlskrona tillfångatagen av korsarer. Som så många andra i samma situation förs han till den nordafrikanska kuststaden Alger där han visas upp "som en best" på slavtorget och säljs till högstbjudande. År 1707 får hans föräldrar i Karlskrona ett brev där sonen berättar om sitt tragiska öde och hur han sålts till en sjökaptan för 257 spanska stycken. Jonas ber föräldrarna om pengar till ett friköp och vill att de går till överheten för hjälp. Föräldrarna kontaktar landshövdingen

som i sin tur vänder sig till landets kung, Karl XII. I ett brev vädjar landshövdingen om utlysande av en rikstäckande kollektinsamling för att möjliggöra ett friköp av Karlskronasonen. Men där upphör alla spår efter Jonas Thorson. Hur det gick för honom är det ingen som vet.

– Kanske dog han där borta vilket ungefär hälften av alla som tillfångatogs gjorde eller också blev han kvar som slav, säger Joachim Östlund. Under sextonhundratalet och några år in på sjuttonhundratalet var det relativt få friköp som lyckades. När konsulat sedan inrättades blev det lättare.

Hundratals svenska sjömän tillfångatogs

i Medelhavet och hamnade som slavar i osmanska rikets provinser i Nordafrika (Alger, Tunis och Tripoli) samt sultanatet Marocko. Ändå är den här epoken en relativt okänd del av Sveriges historia. Till och med författaren själv blev överraskad när han första gången stötte på dokument om de svenska sjöfararna.

– Jag förberedde en forskningsansökan och kom över en rapport till Karl XI skriven av fornforskaren Johan Gabriel Sparwenfeldt. Han beskrev hur han träffat på hundratals svenska slavar i Tunis och Alger och jag tänkte – Vad är det här? Jag har hållit på med historia i så många år men aldrig hört talas om det tidigare.

Ett välkänt problem

Men tiden då det begav sig var kaperierna mot europeisk sjöfart ett välkänt problem. Rykten om de våldsamer som kunde drabba sjömän i sydligare farvatten hade nått hem till städer och byar och det var inte ovanligt att kyrkornas

kollekt gick till friköp av slavar. Med tiden blev det också vanligare med försäkringar som skulle falla ut i händelse av ett tillfångatagande.

– Det finns exempel där besättningar protesterat därför att enbart kaptenen varit försäkrad, manskapet ville också ha skydd. Man inrättade även konsulat i Nordafrika som kunde hjälpa sjömännen på plats, säger Joachim Östlund.

Exakt hur många svenska sjömän som togs till fånga är oklart men under de 120 år som det här pågick handlar det om maximalt 1 000 personer, enligt Joachim Östlunds beräkningar. En svårighet när det gäller att uppskatta antalet är att många svenska sjömän under den här tiden tjänstgjorde på utländska fartyg och därmed föll utanför statistiken.

– Enligt en lista som jag hittade i Haag fanns det i snitt två svenskar på varje holländskt skepp, säger Joachim Östlund.

Eftertraktad handelsvara

Sjöhandeln på Medelhavet var vid mitten av 1600-talet en storsatsning från svensk sida för att öka importen av salt direkt från saltkällorna i länder som Frankrike, Portugal, Spanien och Italien. Salt var en mycket eftertraktad handelsvara och helt nödvändig för att kunna konservera mat under vinterhalvåret. Stora skeppsredare som Västerviks skeppskompani (även kallat Stora saltkompaniet), växte fram och 1697 fanns det hela 79 Spanienfarare enbart i Stockholm. Men det åtråvärda saltet kom till ett högt pris av stort riskta-



Joachim Östlund har forskat om slavhandeln med svenska sjömän på 1600- och 1700-talet.



Slavtorget i Alger.

gande och mänskligt lidande. För de sjömän som togs som slavar väntade ofta en hård och förnedrande tillvaro. Om det vittnar den omfattande brevsfatt som finns bevarad i olika arkiv runt om i landet och som författats av tillfångatagna sjömän. Även språkforskaren och orientalist Johan Gabriel Sparwenfeldt, som 1691 reste till Nordafrika för att på kungens uppdrag lokalisera götiska antikviteter, berättar om slavarnas vardag. Några antikviteter hittade han aldrig under sin resa, däremot ett antal svenska slavar som levde i misär i Alger och Tunis. Sparwenfeldt upprättade en förteckning över 23 slavar och överlämnade listan till kungen efter sin hemkomst. Med få undantag tycks de svenska slavar som hade turen att köpas fria och återföras hem fått ett tämligen enkelt mottagande. Medan friköpta sydeuropeiska sjömän mottogs med pompa och ståt i sina hemländer väntade ett betydligt mer modest välkomnande i Sverige.

– De verkar i princip bara fått rakat av sig skägget, bytt kläder och återgått till arbete, säger Joachim Östlund.

Dyrt med lösensummor

Att köpa loss slavar kunde vara en dyr historia. Sjömän med kunskaper inom exempelvis segelmakeri eller navigation var generellt dyrare än de mindre skickliga eftersom de kunde vara till mer nytta för sin ägare. Välbyggda och friska slavar drev också upp priset liksom dem från förmögna familjer där slakten kunde tänkas

punga ut en större summa. Enligt en friköpslista som upprättades i slutet av 1720-talet efter en fredsuppgörelse mellan Sverige och Alger, föreslås att man ska betala 1 500 riksdaler för skeppare Johan Wibe medan man nöjer sig med 430 riksdaler för matros Olof Helling. Men friköp var ett vanskligt förfarande och några garantier om ett lyckligt slut fanns inte. Det fick bland andra Märta Bums i Marstrand erfara sedan hennes son blivit tillfångatagen av pirater i början av 1700-talet.

– Hon var en välbärgad kvinna, men för att få fram tillräckligt med pengar tvingades hon sälja sitt gods. Sonen blev frisläppt men på väg hem tillfångatogs han igen och efter det vet vi inte vad som hände honom, säger Joachim Östlund.

Men svenska sjömän var inte bara ett offer för det Nordafrikanska slaveriet. Joachim Östlund har under arbetet med boken även funnit bevis för att svenska handelsfartyg fraktade afrikanska slavar från länder söder om Sahara till Nordafrika.

– Sju svenska fartyg har bevisligen ägnat sig åt detta och det här kände vi inte heller till tidigare, säger Joachim Östlund.

Drygt sex år tog det Joachim Östlund att färdigställa Saltets pris och i år tilldelades han Sjömanshusstiftelsens litteraturpris för sitt arbete. Hans verk är också en del av Sjömanshusstiftelsens egen historia eftersom flera av de sjömanshustrur som förlorade sina män till slaveriet fick ekonomiskt stöd av sjömanshusen. **L S**

Many attacks are never reported

No one really knows how many pirate attacks there are in the Gulf of Guinea, the most dangerous waters in the world right now. It is estimated that only 30–60 per cent are reported. Uncertainty in the statistics depends on unwillingness to report and that the information is gathered in different ways and for different purposes. ÖVERSÄTTNING CURT ISAKSSON

“On October 19, 2015 the refrigerated tanker *MV Solarte*, flagged in the Comoros, was attacked at latitude 3:58 and longitude east 5:25, approximately 36 nautical miles southwest of Bayelsa Coast, Nigeria. Pirates armed with automatic carbines attacked and boarded the ship. They opened fire, destroyed equipment and stole money. Thereafter they kidnapped the master, first mate and second mate and fled. The rest of the crew hid in the engine room and are reported to be safe. Nigerian authorities have been informed. On November 12 the kidnapped seamen were released.”

This is one of the reports on the home page for pirate attacks of the International Maritime Bureau, IMB. The centre, located in Kuala Lumpur, is the only to receive reports worldwide. Besides there are regional reporting centers in Southeast Asia, at the Indian Ocean and for the waters off West Africa.

More aggressive attacks

The attacks have become more aggressive and the kidnappings have increased off West Africa. But a large part of suspected piracy there, attempts and completed attacks and kidnappings, never comes to the knowledge of the shipping industry. According to Cyrus Mody, IMB, there is a common feeling among masters sailing off West Africa that they will not receive help even if they report.

– The masters must feel that their reports are handled properly and that they get help. Otherwise there is no reason to report, says Cyrus Mody.

The underreporting is seen as a serious

problem by the global maritime cluster, since you need to dimension preventive work and adapt the resources of law enforcement authorities. There is also a lot of money involved in insurance premiums and protection of crews and ships. As a comparison it could be mentioned that the global costs for preventive work outside Somalia have gone down from over 100 billion, when the attacks were at their worst in 2011, to less than a fifth today.

The International Maritime Bureau estimates that their statistics just contains 30 per cent of all suspected and completed attacks, thefts and kidnappings.

– We must be 100 per cent sure that the event has taken place, since naval forces, coast guard and others are sent out after our alarms. Therefore we register and alarm only events confirmed by the captain, shipping company or flag state, says IMB:s spokesman Cyrus Mody.

But there are better statistics according to the well renowned anti-piracy organization Oceans Beyond Piracy.

– Maritime security- and intelligence companies gather a lot of more information and reports. But this is private property and is not published officially. Underreporting is a serious problem, says OBP:s spokeswoman Maisie Pigeon.

Maritime intelligence companies gather facts about piracy off West Africa. They use a lot of sources.

Here are for example the Danish Risk Intelligence and the Norwegian Bergen Risk Solutions. An investigation made for some year ago by Risk Intelligence shows that private security- and intelligence companies have twice as many pirate events in their statistics as IMB. This is of course a selling point for their services, but gives yet a clear indication that there

are many more attacks than reported by the IMB.

Arild Nodland is managing director of Bergen Solutions.

– IMB:s figures are the starting point for the global pirate figures, while we and others gather from more sources and don't demand that the events should be confirmed.

Avoid reporting

Shipping companies, freight brokers and others related to cargo deliveries have their reasons not to report incidents. It is not good for the safety reputation or the insurance premiums to be connected with pirate attacks. Nor is it good that vessels are delayed during an investigation after a pirate attack. IMB:s Cyrus Mody says that an investigation may last a couple of days until a week or two.

– This is a strong reason why they avoid reporting everything they see or are exposed to, says Cyrus Mody.

Is there any possibility to improve public statistics from West Africa? Arild Nodland, managing director of Bergen Solutions, is not so hopeful.

– I don't think much will change. In Nigeria oil industry has their own intelligence resources to gather and share facts within the industry. But they keep the information to themselves.

Need a special emergency number

It would ease if there could be an agreement about a global reporting center. Above all it would help masters in emergency situations. IMB and Bergen Risk

FACTS

Pirate crime differs from other international crime since it takes place in international waters, beyond the jurisdiction of specific countries. However it is within international law, which means that all states have the right, but not the obligation, to prosecute pirates arrested by personnel from their own country or other countries.

Unfortunately it is difficult to prosecute when countries and international organizations don't have satisfactory information about the attacks. This is an obstacle for improvement of safety, access to resources and analyzes to understand the extent of the crimes.

This is a translation of the article on page 10–14.



Solutions agree that there is a confused situation about whom you shall report to. There ought to be a reporting center which the masters feel they can trust, which is sustainable, works continuously and communicates the information quickly and correctly.

Cyrus Mody wonders how masters can keep all the emails and phone numbers in order.

– How could they know if information

change and handle the situation if persons not are in place when they call? Masters need to dedicate all their time to the ship and the crew.

Arild Nodland at Bergen Risk Solutions agrees.

– There ought to be a special emergency number, like 111.

Consequently the global maritime industry is in a dilemma. On one hand everyone wants, except criminal and

corrupt forces, to obtain safe and secure shipping. This requires a quick and effective reporting and that the right resources are used. On the other hand ship owners, other companies and nations don't want that their safety reputation deteriorates or that transports are prevented. Therefore they don't report about facts. Perhaps there is a solution somewhere between these conflicting wills.



Sjöfolksintyg / Manilaintyg

Tidsbeställning 042-12 40 90

Doktor Spangsbergs Mottagning
Roskildegatan 4. 252 21 Helsingborg
www.spangsberg.se

*Dr Lars Spangsberg
Legitimerad läkare
spec. allmänmedicin*

Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus i Idre Fjäll, Sälenfjällen, Tegefjäll eller Torrevieja i Spanien.



TEGEFJÄLL

Huset ligger mitt emellan Åre och Duved, har två lägenheter med plats för 8 personer i varje. I Tegefjäll finns fem liftar och fem preparerade nedfarter. Systemet är ihopbyggt med Duveds liftsystem.

Vecka	Pris
1–16	5 000 kr
17–49	2 000 kr
50–52	5 000 kr



SÄLEN

Huset är i två plan med två sovrum plus inrett loft med dubbelsäng, allrum, kök med matplats och fullständig utrustning, storstuga, altan i söder, två WC, dusch och bastu. Huset är fullt möblerat, och sängutrustning (ej sänglinne och handdukar) finns för åtta personer.

Vecka	Pris
1–16	3 500 kr
17–49	2 000 kr
50–52	3 500 kr



TORREVIEJA, SPANIEN

Fritidshuset ligger 5 mil söder om Alicante, har två lägenheter – den övre i två etage med plats för 6 personer och den undre med plats för 4 personer. Till Alicante's internationella flygplats kan man ta sig med reguljär- eller charterflyg.

Vecka	Övervåning	Undervåning
1-15	3 150 kr*	2 850 kr*
16-40	4 650 kr*	4 150 kr*
41-52	3 150 kr*	2 850 kr*
	*inkl städning	*inkl städning



IDRE

Huset har två stora lägenheter med fullt möblemang, sängutrustning, två WC, dusch och bastu. Sängutrymme finns för sex–åtta personer i den ena lägenheten (våning B) och åtta–tolv personer i den andra (våning A). Sänglinne och handdukar medföres av den som hyr huset.

Vecka	Vån B	Vån A
1–16	3 500 kr	5 000 kr
17–49	2 000 kr	3 000 kr
50–52	3 500 kr	5 000 kr

För bokning och upplysningar om fritidshuset och övernattningslägenheten i Stockholm, skriv till e-postadressen sbf.stugor@sjobefal.se. För fjällstugorna lottas veckorna 50–52 och 1–16, sista anmälningsdatum 15/9.



STOCKHOLM, HÄGERSTEN

På Kamrerarvägen 10-12 i Hägersten i sydvästra Stockholm finns en lägenhet inredd och möblerad för korttidsuthyrning. Totalt finns det fem sängplatser.

Kompleta sängkläder plus två handdukar per person ingår, men debiteras med 75 kr per person (100 kr om ingen är medlem).

	Rabatt	Ej rabatt
Weekend 2 nätter	750 kr	1 000 kr
Dygn söndag–torsdag	500 kr	750 kr
Vecka max 7 nätter	1 750 kr	2 500 kr

Rabatten erhålles om minst en hyresgäst är medlem.



Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

- *Akademikernas a-kassa* (AEA) 08-412 33 00
- *Ledarnas a-kassa* 08-509 319 19

Ska du söka inträde, byta arbetsgivare, studera, påbörja eller avsluta annan tjänstledighet, byta medlemsform – kontakta Rebecka Fransson, 08-518 356 55 eller gå in på www.sjobefalsforeningen.se

Allmän e-postadress: sbf@sjobefal.se

Den adressen kan användas av alla som vill kontakta någon på kansliet, oavsett ärende, alltifrån medlemmar som söker en ombudsman till prenumeranter som ändrat adress. (Observera dock specialadressen för stughyrning längst upp på denna sida.) Sådan post läses samma dag eller nästkommande vardag och vidarebefordras till berörd handläggare.

Vill du komma med på sändlistan

för föreningens nyhetsbrev och annan information? Skicka din egen e-postadress till sbf@sjobefal.se och meddela detta! Medlemmar som anmält e-postadressen till medlemsregistret får det automatiskt. Sådan anmälan görs också via mejl till sbf@sjobefal.se eller på telefon 08-518 356 00.

Sjöbefälsföreningen

–förening inom Saco

Verkställande direktör

Mikael Huss
08-518 356 25

Sjöbefälsföreningen – O

Ombudsmän i Stockholm

Mikael Huss – 08-518 356 25
Mats Johansson – 08-518 356 40
Lennart Runnegård Jonsson
– 08-518 356 30

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50
08-518 356 35

Redaktör/informatör

Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-518 356 55
Madelen Jensen – 08-518 356 60

Human Resources - bolagen

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95
Margaretha Norling – 08-518 356 90
Caroline Sjöblom – 08-518 356 97

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65
Mariette Grankull – 08-518 356 70
Sherly Joseph – 08-518 356 75
Elaine Estrela Lokka – 08-518 356 80

Expeditionen i Stockholm

Box 12100, 102 23 Stockholm
Besöksadress Sankt Eriksgatan 26, 4 tr.
Telefon 08-518 356 00
Expeditionstid 8.00–16.00
lunchstängt 11.30–12.30
E-post sbf@sjobefal.se
Internetadress
www.sjobefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3
411 36 Göteborg
Telefon 031-12 80 50

Wavelink Försäkringsförmedlare – www.wavelink.se

Christer Carlsson – 0761-45 54 00
Jenica Rhodes – 0761-45 00 99
Madeline Edlund – 0702-33 38 59

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

Jörgen Karlsson (kont p), tel 0733-32 25 01
e-post jorgen.karlsson@affarsverken.se

A P MØLLER-MÆRSK

Johan Juhlin (kont p), Kungs Husby 65, 745 99 ENKÖPING
tel 0171-871 42, 0704-22 53 67, e-post johan.juhlin@live.se

AURORAKLUBBEN I HH FERRIES HELSINGBORG

John Borgman, Lindforsgatan 16, 256 54 RAMLÖSA
tel 0736-56 49 14, e-post auroraklubben@scandlines.se

BLIDÖSUNDSBOLAGET

Erik Åkerman, tel 0705-66 10 94
e-post erikakerman@hotmail.com

DESTINATION GOTLAND

Annelie Hamberg, tel 0702-22 83 77
e-post SBF.Klubbordforande@destinationgotland.se

DFDS SEAWAYS

Jonas Tunstad (kont p), Rostock 230, 442 91 ROMELANDA
tel 0303-22 36 08, e-post jtunster@gmail.com
Niklas Öhrn (kont p), Anders Ståhls väg 9, 271 57 YSTAD
tel 0411-782 22, 0702-77 70 97, e-post niklas.eagle@gmail.com

DJURGÅRDENS FÄRJTRAFIK

Per Westergren, Fatburs Kvarngata 7, 4tr, 118 64 STOCKHOLM
tel 08-641 59 34, 0706-76 44 16, e-post perwestergren@telia.com

ECKERÖLINJEN

Joakim Nordberg, Nötövägen 189, AX-22710 FÖGLÖ, Åland
tel 00358 407 164 716, e-post Fortroendeman@eckerolinjen.ax

EUROVIK SHIPPING

Mats Andersson (kont p), Brukskogsvägen 16, 178 92 ADELSÖ
tel 08-38 23 21, 0707-48 70 54, e-post nobleisland@hotmail.com
Per Ringbom (kont p), Fleringe Hau 647, 624 60 LÅRBRO
tel 0498-22 11 20, 0707-33 86 70, e-post pringbom@hotmail.com

FINNLINES

Benjamin Kullenberg, tel 0431-41 05 30, 0736-17 08 44
e-post bk@ektv.nu

FLOATEL ENDURANCE

Micael Larsson
e-post sbfendurance@gmail.com

FLOATEL SUPERIOR

Anders Uller
e-post sbfsuperior@gmail.com

FLOATEL VICTORY

Patrik Sundquist
e-post sbfvictory@gmail.com

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

Erling Borg, Solumshamn 237, 871 66 Härnösand
Arbetelefon 072-713 01 79, e-post erling.borg@trafikverket.se

GOTA NETSS

Per-Johan Jonsson (kont p), Domherrevägen 9, 516 30 DALSJÖFORS
tel 033-27 72 16, 0704-71 02 22, e-post johanjonsson72@telia.com

KUNGÄLVIS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

John Erixon (kont p), Hagarnevägen 39 D, 451 33 UDDEVALLA
tel 0522-821 18, 0735-02 92 51, e-post John.Erixon@yahoo.com

LULEÅ BOGSEBÅT

Conny Smedkvist (kont p), tel 0703-00 96 07
e-post conny.smedkvist@portlulea.com

NMM RORO

Sture Axelsson (kont p), Bäckäng, Aplagården, 519 97 ÖXNEVALLA
tel 0707-77 54 68, e-post sture.axelsson@hotmail.se

ORNÖ SJÖTRAFIK

Johnny Karlsson (kont p), Djurgårdsvägen 51, 132 46 SALTSJÖ-BOO,
tel 08-715 30 59, e-post alfageln@telia.com

ORUST MARINE RECRUITMENT

Christopher Nislander, Runebergsgatan 1, 114 29 STOCKHOLM,
tel 0708-39 35 59, e-post christopher.nislander@gmail.com

RESSEL

Jesper Löngren (kont p), Snödropsgränd 6, 194 68 UPPLANDS
VÄSBY, tel 0734-42 44 53, e-post jesper.longren@gmail.com

SAND & GRUS AB JEHANDER

Victor Söderlund (kont p),
tel 0733-14 01 73, e-post victor.soderlund@gmail.com

SJÖFARTSVERKETS REDERI

Mattias Peterson, Vintergatan 6, 393 51 KALMAR
tel 0480-41 19 24, 0703-59 96 81, e-post choff@ib-oden.se

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

Håkan Björk (kont p),
tel 0708-77 71 92, e-post hakan.bjork@sjofartsverket.se

STENA LINE

Sandro Chiesi, tel 031-360 12 04, 0707-67 14 53
e-post Alessandro.chiesi.nautica@stenaline.com
sandrochiesi@hotmail.com

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

Jesper Löngren (kont p), Snödropsgränd 6, 194 68 UPPLANDS VÄS-
BY, tel 0734-42 44 53, e-post jesper.longren@gmail.com

STRÖMMA

Thomas Ravalid (kont p), Ervallaakroken 23 n b, 124 66 BANDHAGEN
tel 0733-99 90 56, e-post thomas.ravalid@hotmail.com

STYRSÖBOLAGET

Bengt Gollungberg, Vildkaprifolen 9, 423 33 TORSLANDA
tel 031-56 33 53, 0707-34 71 80, e-post bengt.go@spray.se

SVITZER SVERIGE

Daniel Magnusson
tel 0761-26 33 20, e-post sjobefalen.svitzer@gmail.com

TALLINK SILJA – www.silja-sbf-klubben.com

Gretel Aronsson, tel 0702-27 08 78,
e-post gretel.aronsson@tallinksilja.com

TRSM GROUP 1

Mikael Stein, Bäckalidsvägen 48, 138 36 ÄLTA
tel 08-773 46 36, 0706-24 80 01, e-post micke.stein@gmail.com

TT-LINE

Erik Krook, tel 0723-19 94 95
e-post erik.krook@live.se

TÄRNTANK

Bert Dahlberg (kont p), Box 4120, 227 22 LUND
tel 046-32 07 40, 0708-32 07 50, e-post bert.dahlberg@pbhome.se

WALLENIUS

Henry Bromée, Betesvägen 56, 247 51 DALBY
tel 046-20 17 94, e-post henry.brome@telia.com

VIKING LINE

Ralf Karlsson (kont p), Tvärgränd 1, AX-221 00 MARIEHAMN, Åland
e-post ralle@aland.net

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

Patrik Norgren (kont p), Fjären, 893 99 ULVÖHAMN
tel 0660-22 40 24

ÖCKERÖ BÅTRAFIK

Per Ishøy (kont p), tel 0733-27 77 48
e-post perkais@hotmail.com

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

Ida Wikström, Lindholmsallén 29, 417 53 GÖTEBORG
tel 0738-04 89 00, e-post idawik@student.chalmers.se

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

Johan Sjöstrand, Djurängsvägen 72B, 393 54 KALMAR
tel 0705-73 90 80, e-post j.sjostrand@me.com

**Hjälp oss
att rädda dig.**

Vi är en ideell förening utan bidrag från staten.
Ditt stöd behövs för att vi ska kunna rädda liv till sjöss.
Ge ett bidrag eller bli medlem på sjöräddning.se.
Du kan också ringa 077-579 00 90.



PRYO I DAG	↓	BESTÅR AV TVÅ SJÖMÄRKEN	REN-DEZ-VOUS	↓	BORT-BORST-ADE	HURU-VIDA	←															
LINJEN							PÅVE-KRONA															
BANERET OCH KÖLD-AKOMMA	→																					
	↳					UTAN AVGIFT																
	↳																					
TALL		PÅVE-NAMN KVAST-TYP				HORN ESKALE-RAR																
LAGAR TILL CAL-ZONE	→		↓	MALEN MAT																		
HÅKÅ-RING	→					↓	KATTER-NA OCH BILARNA	STÅM-MA	TILLTAL UNIVER-SELLA	↓	KOLLI-DERADE MED STOCK-HOLM	↓	OMRÅDE FÖR PUTT ICKE	PM FÖR PRINCIPAL							↓	ETT-ÅRIG
	↳			KORTA DAGAR ALL-MOSOR		↓	BESIN-NA SIG															
ÄR EN KRÖNT VIN-NARE											↓	ÄR AV-VISANDE LEVE-BRÖDENS										SYDOST-ASIATISK GERILLA
ÄR NOG DESIN-FORMATIONEN		NÄRBE-SLÄKTAD		LUTA		OFTAST SISTA HÅLET PÅ BANA																
	↳																					
BLYG BLOMMA SES TILL-BAK I						MELEMAV GERMAN-FOLK PLAGG																
	↳																					
HÄNGDE UPP SIG PÅ	VESTI-BULEN		SOM TVÅ OKUV-LIGT			STICKER TILL VÄDRA																
	↳																					
KNOCK NEVIS & BERGE STAHL	→																					
	↳																					
KÄLLES VISAVI				TIGER																		
JERRY WILLIAMS PÅKAR						FÖRE-BRÄTT TJUT																
	↳	↓	ELFTE OCH FÖRSTA		FACEBOOK SKYDDES-ANDE																	
STJÄRN-HIMMEL-FÄRGAD																						



KONSTRUKTION OXUDE MEDIA

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 12100, 10223 Stockholm. Märk kuvertet "Decemberkryset".
 Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 16/1 2017. Vinnarna belönas med en penninglott vardera. Anställda på Sjöbefälsföreningen eller Trydells Tryckeri får ej delta i denna tävling.

Namn _____

Gatuadress _____

Postadress _____

Lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl



Modul	Pris SEK inkl moms och frakt	Antal
1 The Scania Engine (Function Description)	100	—
2 Successful Test of the First K98MC Engine at Hyundai Heavy Industries	100	—
3 Overhaul of Exhaust Valve	100	—
4 The Loss of the OBO-carrier Derbyshire	100	—
5 Building the Largest Common-Rail Engines	100	—
6 Shuttle Tanker Navion Britannia	100	—
7 Shuttle Tanker Propulsion	100	—
8 Overhaul of Piston with Rod and Stuffing Box	100	—
9 Common Rail at Sea: The Sulzer RT-flex Engine	100	—
10 The Intelligent Engine: Development Status and Prospects (MAN B&W)	100	—
Paketpris Modul 1-10	800	—
Grammar Adjectives and Adverbs	80	—
Grammar Prepositions	80	—
Grammar Subject-Verb Agreement	80	—
Paketpris Grammar modul	200	—
Formal Letters, Resumés and Curricula Vitae	50	—
One Hundred and Eighty-Seven Illustrated Tools	150	—
Hel pärm	950	—

Så här beställer du

Privatperson

sätt in beloppet på bg 5236-0351. Glöm inte att skriva vilka moduler du vill ha samt namn och adress.

Företag

skicka beställningen till SMBF Service AB, se adress nedan, så fakturerar vi.

Företag _____
Namn _____
Avdelning _____
Gatuadress _____
Postnr _____ Ort _____ Land _____
E-post _____

SMBF Service AB Box 12100, 102 23 Stockholm
Telefon 08-518 356 50
E-post accounting@sjobefal.se Bankgiro 5236-0351

BLI MEDLEM!

Observera att alla kopplingar mellan förbundsmedlemskapet och arbetslöshetskassan är borta. A-kassorna sköter i fortsättningen själva aviseringen av medlemsavgiften dit.

AKTIVT MEDLEMSKAP

Detta alternativ är det naturliga för sjöbefäl eller annan chef inom sjöfarten med svensk arbetsgivare och som är bosatt i Sverige eller annat EU/EES-land. Som aktiv medlem har man självfallet fullständiga medlemsrättigheter som stöd gentemot motparten, rösträtt och valbarhet till kongress, rätt att teckna förmånliga försäkringar, söka medlemslån m m. Avgift är 274 kronor per månad.

INTERAKTIVT MEDLEMSKAP

Det är ett alternativ för svenskt befäl med utländsk arbetsgivare. Man har begränsat stöd mot motparten men i övrigt fullständiga medlemsrättigheter, inklusive rätten att teckna försäkringar och söka medlemslån. Avgift för närvarande 67 kronor per månad.

PASSIVT MEDLEMSKAP

– man är inte yrkesaktiv till sjöss, därför att man är f d sjöfartsanställd som gått i land permanent eller pensionerats. Man har ej rösträtt i val till kongress och är heller inte valbar som kongressombud. Avgift 180 kronor per år.

STUDERANDEMEDLEMSKAP

– man studerar vid sjöfartshögskola. Man har ej rösträtt i val till kongress och är heller inte valbar som kongressombud. Man har rätt att teckna försäkringar. Avgift 180 kronor per år.

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

- Delta på medlemsmöten med yttrande- och förslagsrätt
- Tidskriften Sjöbefälen med åtta nummer per år
- Annan skriftlig medlemsinformation; dock sänds viss information, som endast berör yrkesaktiva, ej hem till passiva och studerandemedlemmar.

För att bli medlem, gå in på www.sjobefalsforeningen.se och fyll i medlemsformuläret. Eller kontakta kansliet på 08-518 356 00 eller sbf@sjobefal.se så skickar vi ett medlemsformulär!

Propeller-smycke

Jag har med hjälp av en guldsmed tagit fram en propellermodell i rödguld, vitguld och silver för de som arbetar i maskin till sjöss. Ingraverat namn enligt vad beställaren vill ha, på det ena bladets baksida, och personnumret ingraverat på ett annat blad. I mitten på hubben blir ett löpnummer ingraverat. Guldpriiset är väldigt varierande i dag, så priserna nedan är flytande.



Stor propeller

i rödguld ca 4,8 gram 4 755:-
i vitguld ca 5,2 gram 5 725:-
i silver 750:-

Liten propeller

i rödguld ca 2,8 gram 2 775:-
i vitguld ca 3,4 gram 3 745:-
i silver 550:-

För vidare info och beställning se www.thim.n.nu Jan-Åke Thim, 1:e fartygsingenjör, Stena Line.

Sjöingenjors- & sjökaptensring

Sjöbefälsföreningen kan i samarbete med AB Sporrang erbjuda ringar av högsta guldsmedskvalitet:

Sjökaptensringen, bredd 6 mm, 18 K rödguld, à 5 796:-
Sjöingenjöreringen, bredd 5 mm, 18 K guld à 4 840:-



I priserna ingår moms, valfri gravyr och etui. Frakt/porto tillkommer. Ringarna levereras inom fem veckor efter beställning. För beställning, se sjökaptensring nedan.

Sjökaptensring

Sjöbefälsföreningen kan i samarbete med Svenskt Guldsmed AB erbjuda sjökaptensringar till ett förmånligt pris. Ringarna finns i två olika varianter:

18 K rödguld à 7 300:- (+ postförskott)
18 K rödguld/vitguld à 7 725:- (+ postförskott)



I priserna ingår moms, valfri gravyr och ett snyggt etui. Svenskt Guldsmed levererar en exklusiv ring av högsta kvalitet, utförande och finish. Som en

extra köptrygghet lämnas ett års kvalitetsgaranti mot eventuella fabriktionsfel.

För ytterligare information och beställning kontakta Madelen Jensen, Sjöbefälsföreningen, tel 08-518 356 60, e-post sbf@sjobefal.se.

Margareta & Rickard Zedelters fond

Fondens ändamål är att utdela understöd till änkor efter sjökaptener och styrmän, som är i behov därav, och vars män varit medlemmar i föreningen. Ansökningsblankett kan laddas ner från hemsidan eller beställas från kansliet.

Studiestipendium

Sjöbefälsföreningen erbjuder studerandemedlemmar som genomgår den fyraåriga utbildningen ett stipendium på 1 500 kronor i månaden under viss ombordpraktik. En av förutsättningarna är att man varit medlem i minst ett år före praktiken.

Studerande på den treåriga utbildningen som varit medlem i minst ett år kan få behovsprövat stipendium eller förmånliga lån av förbundet. Det kan gälla den som har dubbel bosättning och/eller hemmavarande barn under 18 år.

STEWARDARNAS GARANTI- OCH UNDERSTÖDSFOND

Fondens ändamål är att lämna tillfälligt understöd till medlemmar som utan eget förvållande råkat i nödställd belägenhet och som erlagt medlemsavgift.

Endast intendenturbefäl som är medlemmar i Sjöbefälsföreningen kan söka bidrag ur Stewardarnas Garanti- och Understödsfond. Detta beror på att fondens medel en gång i tiden betalades in av medlemmarna i Stewardsföreningen.

LÖSNING TILL NOVEMBERKRYSSET I SJÖBEFÅLEN NR 7/2016



						AMHÖRNINGS- SV-ÖSKP URANUS- NAMN	E	BRIGET PÅ BEDEL FASIKET SKUET	N	SJULAND- PÅ BEH- RUSTAR	A	HELV- GÖSE PÅ ÖVRE TVE			
						STAL- LINDORNA SMANAL	V	A	J	R	A	R	N	A	
						SYS- TERNAS TÖD	V	A	R	D	A	G	L	I	G
						GRIP- BARA FRÖTTERI & SKORVAR	N	I	E	C	E	N	T		
						KAN SLÅ BEFÅL OPTA SKÅDA	F	I	L	A	B	L	E	K	
						FRIT SINGLAR YORKE VÄRTID	O	L	D	N	Å	N			
						MEKON STER SÖSSELS PLUMSAR	H	A	N	K	Ö	R	P	Å	V
						LEVER PÅ BEH MÅRS- KORSE	A	V	I	S	I	N	G	S	Ö
						MAGASIN MEDGÅSE PANGONE SISU D	S	K	A	P	E	L	L	T	R
						VERK- TYG KAP	T	R	Ä	M	A	S	K		
						SAM- VETS KÅB- ÄR NINE	R	E	G	I	M	N	O	R	R
						FÄLLI MÅSSIV OCH FRÖ- TIV GAS	A	R	E	N	A	D	E	S	
						MYSK NINGAR MÅS DRYNA	R	E	N	A	D	E	S		
						SKARATS HELGIT LÖFTE	S	J	O	R	T	S			
						LJUSA OJ-LEVN	D	B	E	A					
						DMON- RAS RIGJA	D	R	A	G	E	N	S		
						RYVISO RAS	G	E	S						
						INTERNIA FRONELLA RELÅSJO NER	K	A	R	T					
						BESTRÖ- DER SISU	E	N	E	K	A	R	T		
						FOR OS TUSEN RÖM	I	N	G	A	R	N			
						MÅL- LÄRNIA	N	I	N	G	A	R	N		
						ÖRØDDE 83-8E	A	G	N						
						FÖRSÖKER BLI EN SAMHÄLLS- FÖRBÄTTRARE	O	M	D	A	N	A	R	E	N
							B	E	T	A					
							A	G	N	A					

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnarelottats ut:

Christina Olsson-Hagel
Uppsala
Karl-Göran Ögren
Skelleftehamn
Kjell Nording
Västerås

Dessa har belönats med en penninglott.

Sjöbefålen gratulerar!



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

Vill du veta mer, ring eller kom och besök oss. Du är alltid välkommen! **Telefon 08-640 94 96**

E-mail katarina.sjofartsklubb@telia.com - **www**.katarinasjofartsklubb.com

Du hittar oss även på facebook.com/Katarina.Sjofartsklubb

Besöksadress Glasbruksgatan 2, Porten ovanför Sjöfartshotellens entré - **Hotellbokning** 08-517 349 80

Sjöbefälsföreningens profilprodukter



Svart pikétröja

med Sjöbefälsföreningens logotyp. Finns i modellerna "Ladies" och "Unisex". Dammodellen är insvängd i midjan och liten i storlek. Stl S-XL. Unisexmodellen är rak och ordinär i storlek. Stl S-XXL. Pris: 125:- inkl. frakt.



Svart ryggsäck

med Sjöbefälsföreningens logotyp. Ryggsäcken har två fack, varav ett med innerfickor. Pris: 100:- inkl. frakt.



Svart mössa

med Sjöbefälsföreningens logotyp i brodyr. 100% akryl. Pris: 50:- inkl. frakt.

Svart Keps

med Sjöbefälsföreningens logotyp i brodyr. 100% bomull. Pris: 75:- inkl. frakt.

Beställ genom att betala in respektive summa på Sjöbefälsföreningens BG 332-1478. Glöm inte att ange leveransadress, produkt samt modell och storlek på pikétröjan. Varorna levereras med post.